

Februar
2/2006

Eisenbahn JOURNAL



Aus 120 wird 121:

„Neue“ Loks für DB AutoZug

Moderne Bahn: NBS Nürnberg – Ingolstadt

Vorbild und Modell: Preußische T 3

Besonderer Modellumbau: 218-Doppellok



(Füllseite)

Märklin und die Heuschrecken

Dass die Vorweihnachtszeit nur noch in der Werbung die „stille Zeit“ ist, weiß jeder, der nicht gerade auf einer Hallig oder einem Einödhof lebt. In der Modellbahnbranche fallen diese Wochen sogar besonders betriebsam aus: Bis zu einem Drittel des Jahresumsatzes geht im November/Dezember über die Ladentische.

Im vergangenen Advent jedoch mischte sich in das Brummen des Konsummotors plötzlich ein schrilles Geräusch – und das ausgerechnet, weil etwas verkauft werden sollte: Märklin nämlich, nach eigenen Angaben größter Modellbahnhersteller der Welt, unbestrittener Marktführer in Deutschland und für viele das Synonym für „Modellbahn“ schlechthin.

Das renommierte „Manager Magazin“ hatte in der online-Ausgabe vom 15. Dezember gemeldet, Finanzinvestoren seien dabei, Märklins Bücher zu prüfen. Schon Anfang 2006 könne die Firma die Besitzer wechseln.

Grund, so das Blatt, seien Bankschulden von über 60 Millionen Euro. Die Branche, noch geschockt vom Roco-Desaster, reagierte panisch: Stimmt die Nachricht? Wer sind die Interessenten? Chinesen – „Heuschrecken“ – etwa? Wird Märklin gar zerschlagen? In der Tat: Ein Kollaps der mit einem Marktanteil von gut 50% dominanten Modellbahnfirma zöge unabsehbare Folgen für die gesamte Branche nach sich. Unzähligen Modellbahnhändlern bräche der Umsatz weg.

Müssten diese aufgeben, verlören auch die übrigen Modellbahnhersteller ihren wichtigsten Absatzkanal. Weitere Pleiten wären unausweichlich. Die vor wenigen Jahren noch blühende Branche läge am Boden.

Wie sehr gerade in der Vorweihnachts-

zeit „Modellbahn“ die Menschen bewegt, zeigte die prompte Reaktion der Massenmedien: Rundfunk und Tagespresse trugen die Märklin-Meldung unters Volk, selbst Bild-Leser erfuhren es.

Anders als üblich reagierte die in Geldsachen eher zugeknöpfte Firma rasch: Nichts sei dran an den Verkaufserüchten, ließ Märklin-Chef Paul Adams wissen, zumindest derzeit nicht. Probleme mit den Banken gebe es keine, die genannten 60 Millionen Euro entsprächen in etwa der Kreditlinie, aber bei weitem nicht den Verbindlichkeiten. 2004 habe der Umsatz 143 Millionen Euro betragen, 2005 rechne Märklin mit weniger. Dennoch läge der Ertrag leicht im Plus.

Auch wenn 143 Millionen Euro im Jahre 2004 satte 21,4 Millionen oder 13% weniger sind als im Jahr davor und dem Ertrag vor allem der Verkauf der früheren Firmenzentrale ins Schwarze geholfen hat: Märklins rigide Kostendiät ist derzeit der einzig gangbare Weg. Viel zu lange hat die Firma mit unzähligen Sonderserien und ähnlichen Luftnummern den Umsatz aufgebläht, aber kaum Gewinn erwirtschaftet. Nun endlich scheint sie sich aufs Kerngeschäft zu konzentrieren: Modelle zu bauen, die die wechselstromfahrende Menschheit braucht, die optisch ansprechen und erstklassig laufen. Zwei davon stellen wir in diesem Journal vor: Die 290 und die T3. Sollte Märklin diesen Weg weiter verfolgen und sollte es gelingen, der maladen Händlerschaft den Rücken zu stärken, dann könnte der Firma 2006 tatsächlich die Wende gelingen. Paul Adams erwartet sie – hoffen wir, dass er Recht behält.

CHRISTOPH KUTTER



TITELBILD:
Ja, was kommt denn da.
FOTO GRAF

Vorbild

- Dampflokhistorie • Im „Revier“ 1970, Teil 1
Rangierdampf zwischen Kohle und Stahl 20
- Moderne Bahn • NBS Nürnberg–Ingolstadt
Hochgetastet 26
- Streckenhistorie • Sächsische Schmalspurbahn
Kirchberg – zwischen Tuch und Eisenbahn 30
- DB aktuell • Auf dem Abstellgleis
Schrotten statt verkaufen 36

Vorbild und Modell

- Diesellokporträt • „V 90-Familie“
Die Lückenfüller 12
- Neues Modell • Baureihe 290 von Märklin
Kraftpaket 54
- Der besondere Fahrzeugumbau • Doppelte 218
5000 PS mit Faltenbalg 40
- Vorbild und Modell • Baureihe 89.70 der DB
Zäher Zwerg 46
- Neues Modell • Baureihe 89.70 von Märklin
Schmucker Zwerg 52



Moderne Bahn • NBS Nürnberg–Ingolstadt
Seit 1. Dezember 2005 läuft die Inbetriebnahmephase der 89 Kilometer langen, neuen Schnellfahrstrecke zwischen der „Lebkuchen-“ und der „Autostadt“. Ein dreiteiliger Test-ICE erreichte schon nach wenigen Fahrten Tempo 330
Hochgetastet ➔ ab Seite 26



Der besondere Fahrzeugumbau • Doppelte 218
Kaum bekannt ist das Projekt „G 5000 BBB“ alias 250 001 von MaK aus dem Jahr 1969. Die Doppellok basierte auf der Baureihe 218 und war von der DB als Baureihe 209 geplant, wurde aber nie verwirklicht. Im Modell haben wir sie nun nachbauen lassen
5000 PS mit Faltenbalg ➔ ab Seite 40

Modell

Anlagenporträt • AK Modellbahn Chemnitz, Teil 2 Chemnitzer Stadtbummel	62
Zugbildung • Gemünden 1959, Folge 4 High Noon	68
Anlagengestaltung • Winter Landschaft im Schnee	72
Modellpräsentation • H0-Eurosprinter von Mehano Spanische Anleihe	78
Anlagenporträt • 8. Modellbau-Wettbewerb Hessisches Raritätenkabinett	80
Anlagenbau • Serie, Folge 8 Goldener Oktober	86
Basteltipp • Signale Preußische Leckerbissen	90
Gebäudebau • Prominenz-Bausatz Papst für alle	94
Fahrzeugumbau • Optimierte Pantografen Neue „Hörner“ für den Piko-Taurus	95
Digital • Test-Ergebnisse Decoder-Messungen	96

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	6
Modell-Neuheiten	55
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten & Veranstaltungen	116
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

FERDINAND VON RÜDEN, SEBASTIAN KOCH, W. LANGMESSER, O. HUMBACH



Anlagengestaltung • Winter
Wie wäre es mal mit einer Anlage oder einem Diorama im Winterkleid? Wolfgang Langmesser verrät, wie sein in EJ 1/2006 vorgestelltes Diorama entstand – unter anderem, wie die Luftblasen unter Modell-Eis kamen
Landschaft im Schnee ➔ ab Seite 72



Zugbildung • Gemünden 1959, Folge 4
Ein namenloser Güterzug, gezogen von einer der interessantesten deutschen Lokomotiv-Konstruktionen, der V 188, von zwei prominenten Eisenbahn-Fotografen am selben Tage aufgenommen, bildet die Grundlage für „Gemünden 1959, Folge 4“
High Noon ➔ ab Seite 68

Molli: Vorfriede auf den 120. Geburtstag

Sie kann mehrere, deutschlandweit gültige Superlative für sich reklamieren: Die einzige noch aktive Eisenbahn mit einer Spurweite von 900 mm im Personenverkehr, die schnellste Schmalspurbahn (die für diese Bahn originalen Lokomotiven 99 2321 bis 2323 sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen) und die mit den längsten Zügen in der Saison – 13 Wagen können durchaus beobachtet werden. Auch außerhalb der Saison ist die Bahn einen Besuch wert. Die Züge sind zwar hinsichtlich Länge und Taktfrequenz nur noch halbiert – dafür erscheint auch einmal die „kleine“ 99 2331 im Plandienst, fotogene Dampfzügen überspannen die Züge und insgesamt ist touristische Hektik der mecklenburgischen Gemütlichkeit (bitte nicht: Sturheit!) gewichen. Das hat auch den Verfasser wieder begeistert, als er am 27. November 2005 an dem 15,4 km langen Schienenstrang von Kühlungsborn West über Heiligendamm nach Bad Doberan mit seiner Kamera unterwegs war. Dass zu jedem Besuch an der mecklenburgischen Ostseeküste auch wenigstens eine Zugmitfahrt gehört, bedarf an sich keiner gesonderten Erwähnung – schließlich ist auch der privatisierte Molli auf Fahrgeldeinnahmen dringend angewiesen. Üben wir uns also in Vorfriede auf den 9. Juli 2006, wenn sich die erste Zugfahrt zwischen Bad Doberan und Heiligendamm zum 120mal jährt. **TEXT UND FOTO DR. UWE KNOBLAUCH**







Baureihe 189: Letzte Lok abgeliefert

Am 14. Dezember 2005 übergab Siemens bei einem Rollout im Werk München-Allach offiziell die 189 100 als letzte gebaute Lok dieser Baureihe an Railion. Damit ist die seit Frühjahr 2003 laufende Lieferung abgeschlossen. Nach den 170 Maschinen der Baureihe 152 und 25 Loks der BR 182 war die ursprünglich vorgesehene Option auf weitere 100 Loks vom Typ 152 im Jahre 1999 zugunsten einer neuen Vier-System-Lok für Wechselstromsysteme mit 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz sowie Gleichstromsysteme für 1,5 und 3 kV umgewandelt worden. Für den bei Siemens unter der Bezeichnung ES64F4 laufenden Loktyp liegen inzwischen Länderzulassungen für Deutschland, Österreich, Italien, die Schweiz und Slowenien vor. Derzeit sind die Zulassungsverfahren für Tschechien, Niederlande, Kroatien und Polen in Arbeit. In Polen werden Anfang 2006 die Zulassungsfahrten beginnen. **TEXT/FOTO JÜRGEN HÖRSTEL**

„Neue“ Baureihen bei DB AutoZug: 115, 121

Bereits im Dezember letzten Jahres begann die offiziell seit 1. Januar 2006 gültige Umzeichnung der von der Fernverkehrstochter DB AutoZug GmbH erworbenen Loks der Baureihen 110 und 120 in 115 bzw. 121.

Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember gilt für die neu in Berlin-Rummelsburg stationierten Maschinen der Baureihe 115 ein 16-tägiger Umlaufplan, der bundesweit vor allem bisher mit angemieteten Regio-Loks der Baureihe 112 erbrachte Nachtzugleistungen (NZ, EN, D) und Autozugleistungen (AZ) umfasst, außerdem saisonale UrlaubsExpress-Züge (UEX).

Allerdings musste DB AutoZug zunächst auch auf andere Lokomotiven zurückgreifen, da viele der von DB Regio abgegebenen 110er noch zur Hauptuntersuchung im Werk Dessau weilten. Mit 14 ebenfalls dem Standort Berlin-Rummelsburg zugeordneten Loks der nunmehrigen Baureihe 121 werden überwiegend schon bisher von 120ern bespannte

Nachtzüge sowie einzelne Autozüge befördert.

Folgende 19 Lokomotiven der bisherigen Baureihe 110 (jetzt 115) gelangten bereits im Sommer letzten Jahres zu DB AutoZug:

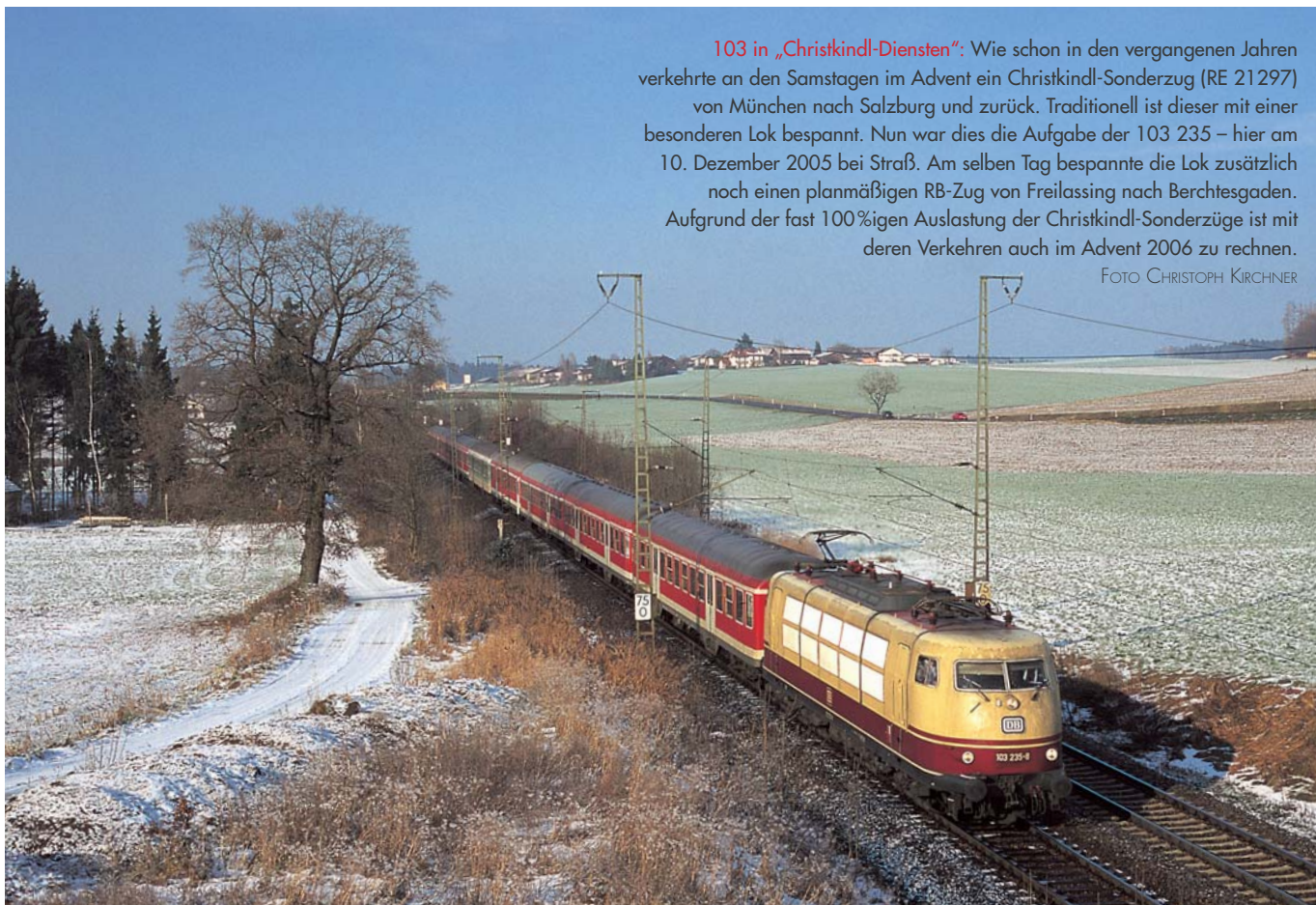
115 106, 116, 156, 205, 286, 288, 289, 302, 318, 323, 327, 346, 350, 353, 354, 355, 378, 381 und 383. Hinzu kamen im Oktober bzw. Dezember die 115 114, 178, 198, 211, 224, 230, 232, 293, 336, 448, 459 und 509.

Im Dezember 2005 schließlich wechselten 14 Maschinen der bisherigen Baureihe 120 (neu 121) von DB Fernverkehr zum rührigen Tochterunternehmen:

121 101, 103–105, 110–113, 123, 129, 132, 133, 146 und 150.

Bei Redaktionsschluss wurde auch die Übernahme der 113 268 und 309 (ehemals „Rheingold“-E 10) als 115 268 und 309 durch DB AutoZug bekannt.

Im Gespräch ist ferner die Übernahme von Zweisystem-Elloks der Baureihe 181 (siehe hierzu auch EJ 12/2005) für die Beförderung von Nachtzügen über Dänemark nach Schweden. **KK**



103 in „Christkindl-Diensten“: Wie schon in den vergangenen Jahren verkehrte an den Samstagen im Advent ein Christkindl-Sonderzug (RE 21297) von München nach Salzburg und zurück. Traditionell ist dieser mit einer besonderen Lok bespannt. Nun war dies die Aufgabe der 103 235 – hier am 10. Dezember 2005 bei Straß. Am selben Tag bespannte die Lok zusätzlich noch einen planmäßigen RB-Zug von Freilassing nach Berchtesgaden. Aufgrund der fast 100%igen Auslastung der Christkindl-Sonderzüge ist mit deren Verkehren auch im Advent 2006 zu rechnen.

FOTO CHRISTOPH KIRCHNER

Baureihe 218: Neues zum Fahrplanwechsel

■ SCHLEPPLOKS 218.8:

Zu den acht bei DB Fernverkehr als 218.8 eingereihten Abschleppfahrzeugen gesellten sich jüngst zwei im Werk Bremen hauptuntersuchte Maschinen hinzu. Die zuletzt noch ozeanblau-elfenbein lackierte ehemalige 218 357 (Revisionsdatum 22.11.05) ist nun als verkehrsrote 218 832 in Berlin-Rummelsburg stationiert. Die aus der 218 383 (Revisionsdatum 30.11.05) hervorgegangene 218 833 gehört neu zum im Werk Darmstadt betreuten Bestand der 218.8 für das Abschleppen von ICE-Zügen auf der NBS Köln-Rhein/Main. Im Übrigen wechselte die 218 831 (ex 218 394) von Darmstadt nach Berlin-Rummelsburg. Die in der Hauptstadt stationierten 218.8 sind für Abschleppdienste im neuen Berliner Fernbahntunnel bestimmt.

Inzwischen wurden von DB Fernverkehr weitere zur Umzeichnung in 218.8 vorgesehene 218er übernommen. Sie sollen außer in Berlin-Rummelsburg sowie an den Standorten der Darmstädter Maschinen (wechselweise Troisdorf, Limburg Süd, Wiesbaden Hbf oder Frankfurt/Main Hbf) unter anderem in Nürnberg und München zum Abschleppen von liegen gebliebenen ICE- und IC/EC-Zügen auf der Neubau- bzw. Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München vorgehalten werden. **KK**



Die Baureihe 218 hat den IC-Verkehr auf der Sachsenmagistrale wieder zurückerobert. Hier eine Doppeltraktion vor einem Acht-Wagen-IC nach Stuttgart/Karlsruhe mit der führenden 218 354 am 11. Dezember 2005 bei Hof. FOTO: GIEGOLD/PROFOT

■ SACHSENMAGISTRALE:

218-Doppeltraktionen haben wie erwartet zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 auf der Sachsenmagistrale die Baureihen 232/233/234 vor den IC-Zügen abgelöst (vgl. EJ 12/2005 und EJ-Sonderausgabe 6/2005). Zum Einsatz kommen 218 des Bh Mühlendorf, der sechs Loks aus Lübeck zur Verstärkung seines Bestands erhielt. Dabei handelt es sich um 218 175, 177, 292, 356, 363 und 364. Die beiden letzteren sollten ohnehin nach Mühlendorf umbeheimatet werden, die vier anderen Maschinen hat DB Fernverkehr angemietet. Der

Durchtausch erfolgt freitags mit der durchgehenden Bespannung des IC 1969 zwischen München, Nürnberg und Dresden, mit dem die Loks sieben Stunden und 43 Minuten unterwegs sind. Dies ist damit der derzeit wohl längste Dieselloklauf. Richtung „Heimat“ kommen die 218 von Nürnberg aus mit einer Güterzugleistung.

■ ALLGÄUBAHN:

Entgegen verschiedener anderer Überlegungen ist es vorläufig auch bei den EuroCity-Zügen München–Lindau(–Zürich) bei der Bespannung mit 218-Doppeltraktion geblieben. Hier war der vorübergehende Einsatz

der Baureihen 232/233 oder 234 im Gespräch. Ab Mitte 2006 sollten dann technisch an die Schweizer Garnituren entsprechend angepasste ER20 von Siemens-Dispolok die ECs übernehmen. Diese Möglichkeit scheint nun verworfen worden zu sein. Stattdessen ist eine Rückkehr der ICE-TD in den EC-Dienst München–Zürich nicht mehr ausgeschlossen. Wie bereits kurz berichtet, sollen die 605er zur Fußball-WM im Charterverkehr eingesetzt werden und danach in den Plandienst zurückkehren. Erwogen wird der ICE-TD-Einsatz auch in Norddeutschland. **□**



204-Einsatz in Würzburg beendet:

Für die Ende 2004 außer Dienst gestellte Baureihe 212 waren sie in Würzburg als Ersatz auserkoren – nun sind sie selbst schon wieder verabschiedet worden: Die hier ohnehin nur sporadisch zum Einsatz gekommenen Loks der Baureihe 204 wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 durch Maschinen der Baureihe 225 ersetzt und vom Bh Würzburg-Zell nach Saalfeld umstationiert, wo sie Leistungen der MEG übernommen haben. Einen der letzten Würzburger Einsätze hatte 204 605 am 19. November 2005 mit einem Trafotransport auf dem Abschnitt Wertheim–Mainz-Bischofsheim absolviert. FOTO: STEFAN SCHEIBA



Cottbuser Aussichten 2006:

Ein geringes Auftragsvolumen für das Instandhaltungswerk Cottbus könnte 2006 zur Personalreduzierung zwingen. So werden vermutlich nur 17 Loks der Baureihen 232/233 eine Hauptuntersuchung IS 770 erhalten – zu Glanzzeiten des Werks war dies eine Monatsproduktion. Fest steht auch, dass keine weiteren Maschinen der Baureihe 298 remotorisiert werden. So bemüht man sich neben der Untersuchung einiger Loks aus der 360- und 290-Typenreihe verstärkt, auch Fahrzeuge privater Bahnen in Cottbus zu warten. Am 2. Dezember 2005 standen folgende Loks im Drehscheibenbereich (von rechts): Press 204 011, 296 049 und 041 sowie 232 245 und 241 697. FOTO HANS DÖRSCHEL

UBB: Verlängerung nach Polen

Am 8. November 2005 wurde in Swinemünde eine Erklärung zur Verlängerung der Usedomer Bäderbahn (UBB) bis nach Polen unterzeichnet. Der Blick in die Zukunft ist nun ein wenig zuverlässiger geworden. Unter großer Beteiligung der Medien unterzeichneten Swinemündes Stadtpräsident Janusz Zmurkiewicz sowie der Bevollmächtigte der Deutschen Bahn AG, Joachim Tretlin, einen „Letter of Intent“ (Absichtserklärung), der erstmalig das weitere Vorgehen bei der schon lange geplanten Verlängerung der bestehenden UBB-Strecke von Ahlbeck auf polnisches Hoheitsgebiet bis nach Swinemünde festlegt. Für die 1,6 Kilometer lange Strecke

bis in das westliche Stadtzentrum sei nun festgelegt, welche Arbeiten von wem zu erledigen seien. Die Aussichten auf EU-Fördermittel seien dabei sehr gut. Für eine Eröffnung der Streckenverlängerung sei bereits das Jahr 2007 im Gespräch. Mitunterzeichner war auch die Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e.V. Bereits im Juni 1997 verlängerte die Usedomer Bäderbahn die Strecke Heringsdorf–Ahlbeck bis unmittelbar vor die deutsch-polnische Grenze. Seit 1999 wird über die weitere Streckenfortsetzung diskutiert.

Die Wiederherstellung der ursprünglichen Trasse der einstigen Hauptbahn auf polnischer Seite dürfte allerdings wegen der bereits erfolgten Überbauung auf polnischer Seite nicht mehr mög-

lich sein. Dennoch gehen die aktuellen Planungen bereits von einer Streckenverlängerung bis nach Garz zu einem späteren Zeitpunkt aus. Gemeinsamer Wille aller Unterzeichner sei die schnelle Umsetzung dieses Vorhabens, berichtet die DB AG. Hierfür müsse allerdings noch die Zustimmung einiger Gremien eingeholt werden: So muss die UBB auf polnischer Seite noch Grunderwerb tätigen, zudem bedürfe es noch einer Betriebserlaubnis für die UBB in Polen. Dadurch bekommen auch die Bemühungen verschiedener Initiativen zur Wiedereröffnung der ehemaligen Strecke bis nach Ducherow – und damit auch die direkte Schienenverbindung nach Berlin – wieder neuen Auftrieb, zumal dies auch von Polen gewünscht wird. MWD

Hamburg: 472/473-Redesign beendet

Die S-Bahn Hamburg GmbH hat ihr umfangreiches Modernisierungsprogramm für die S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 472/473 abgeschlossen. Mit Investitionen von rund 20 Millionen Euro wurden die Fahrzeuge, deren erste Bauserie 1974 an das S-Bahn-Netz der Hansestadt geliefert worden waren, aufwändig erneuert und an die neueste Zuggeneration angepasst. Ein Viertel des Aufwandes hat dabei der Stadtstaat selbst getragen. Die Arbeiten wurden im S-Bahn-Werk Ohlsdorf durchgeführt. Mit dem Abschluss der Arbeiten sind nun auch sämtliche Fahrzeuggarnituren der S-Bahn in den aktuellen DB AG-Farben Verkehrsrot/Weiß lackiert.

Weitere private ER 20 im Bau

Nach dem Ende der 189-Fertigung für Railion konzentriert sich das Siemens-Werk München-Allach derzeit neben den ES 64 F4 für den Siemens-Dispolok-Pool auf den Bau weiterer ER 20 für Privatbahnen. Im Dezember befand sich die zweite Lok für die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) in der Inbetriebnahme, die dritte Lok in der Endmontage. Die Loks werden als DE 2000 die DE 2700 (ex Dispolok-ME 26) auf der Marschbahn Hamburg–Westerland unterstützen. Ebenfalls in der Endmontage stand im Dezember die zweite ER 20 für die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW), die auch für Güterzugeinsätze im „Nassen Dreieck“ vorgesehen sein dürfte. Als nächste Projekte stehen in München-Allach die sechsachsige DE 20 für Litauen und die Meterspurlok AR 1.5 für Vietnam an, die voraussichtlich ab Juni 2007 bzw. im Laufe des Jahres 2006 zur Auslieferung kommen werden. TEXT/FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

