

3,30 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 4
April 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr

04

4 19134 1103300

B13411

Magazin für Vorbild und Modell

TESTS

- Siggis 211 in TT
- Bemos Bernina-Triebwagen

Von Maybach zu MTU
Hightech vom Bodensee

Leipziger BSW-Anlage
Spree-Burger Momentaufnahmen

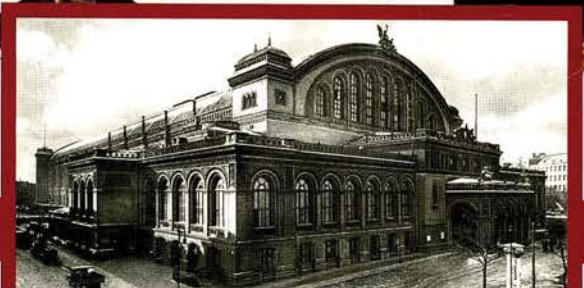
Werkstatt:
● Wasser mit Firnis
● Fahren nach Plan

Messe-
Extra II
Nürnberger
Neuheiten-
Nachlese

Berlins Tor
zum Süden

Der Anhalter

Die Legende lebt, im Modell von Märklin



Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?

► Was gehört wohin? Und welche Bedeutung haben sie? Die Geschichte der Signale ist fast so alt wie die der Eisenbahn. Signale regeln den Schienenverkehr. Ihre vorbildgerechte Aufstellung wertet jede Modellbahnanlage auf. Die erforderlichen Kenntnisse vermittelt Ihnen Heft 11 kompakt und kompetent.

► Einmal mehr stehen Ihnen in exzellenten Fotos, herrlichen Beispielen vom Vorbild wie aus dem Modell- und Anlagenbau mit anschaulichen Beiträgen namhafte Fachleute mit Rat und Tat zur Seite.

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, wieder rechtzeitig mit von der Partie zu sein!



Nr. 11



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7



Nr. 8



Nr. 9



Nr. 10

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

04/05

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bitte ankreuzen

- | | | |
|----------------------------------|-------|--------|
| <input type="checkbox"/> Heft 1 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 2 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 3 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 4 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 5 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 6 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 7 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 8 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 9 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 10 | _____ | Anzahl |
| <input type="checkbox"/> Heft 11 | _____ | Anzahl |

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

_____	_____
-------	-------

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: _____

Bargeld liegt bei

Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Inhalt

VORBILD

TITELTHEMA

16 DER ANHALTER

Der Anhalter Bahnhof in Berlin bewegt auch nach seinem Ende 1952 die Gemüter und lädt zu einem Spaziergang durch die Geschichte ein.

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

32 BESTANDS-FRAGEN

Impressionen aus der Eisenbahn-Provinz.

BAHN + TECHNIK

36 DIE MASCHINISTEN

Bei MTU brummt seit mehr als 90 Jahren der Motorenbau.

LOKOMOTIVE

40 EINSTAND MIT HINDERNISSEN

E11 und Holzroller E42 stehen unter Strom.

MODELL

SPIELWARENMESSA NÜRNBERG

58 REINE FORMSACHE?

59 MESSEBERICHT, TEIL 2

Kleinserien, Autos und Zubehör.

WERKSTATT

74 KOPF-STAND

Oliver Strüber baut Märklins Anhalter in Z.

80 WASSER MARSCH!

Teil 2 des Höllenzaubers.

84 PLAN-SPIELE

In Opplingen fahren die Züge nach Plan.

87 BASTELTIPPS

PROBEFAHRT

88 KOMFORT-KLASSIKER

89 LOLLO & CO

89 DIE VIELSEITIGEN

90 RAHMENWAHL

UNTER DER LUPE

91 FAHRENDES AUGE

92 STEHENDER START

93 EINEN KURZEN, BITTE!

TEST

94 STÄDTE-SCHNELLVERKEHR

Die E11 von Siegemund Modellbau rollt in TT an.

98 ALPINE KRAFTPROTZ

Bemos Bernina-Triebwagen ABe4/4 in H0m klettert in die Herzen der RhB-Fans.

SZENE

104 HOPFEN UND WEISSKOHL IM GURKENLAND

H0m-Segment-Anlage nach Spreewald-Motiven.

AUSSERDEM

110 MODELLBAHN AKTUELL

5 STANDPUNKT

113 IMPRESSUM

35 BAHNPOST

44 GÜTERBAHNHOF

50 FACHHÄNDLER-ÜBERSICHT

102 TERMINE + TREFFPUNKTE

114 VORSCHAU

83 INTERNET



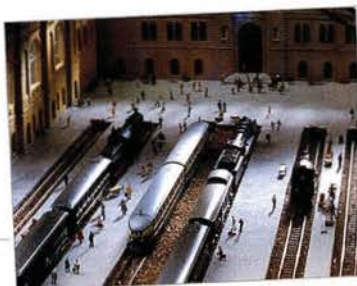
40 Neubau-Kult

Vielfältige Einsatzmöglichkeiten charakterisieren die DR-E-Loks E11/E42 in Vorbild und Modell.



Ruckzuck Rückzug 32

Die Bahn verabschiedet sich aus der Fläche. Chancen und Risiken zeigt eine Bereisung der Prignitz und Mecklenburgs.



16 Großer Bahnhof

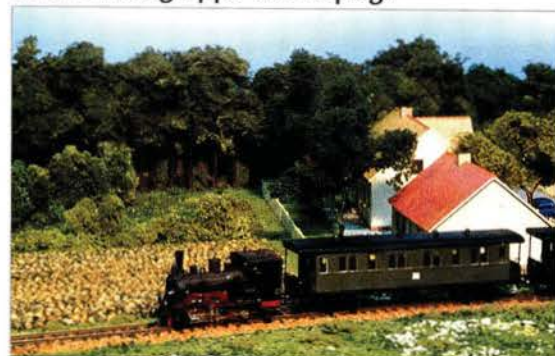
Fotos und das Märklin-Z-Modell halten die Erinnerung an den Anhalter Bahnhof wach. Berlin-Besucher sollten auch unbedingt das DTMB aufsuchen.



Titel: Bahnhof, Fahrzeuge: Märklin; Figuren: Preiser; Zubehör: Beier, Preiser; Fotos: Modell: M. Tiedtke; Postkarte: Slg. Schulz

104 Burg-Frieden

Das Spreewald-Städtchen Burg steht im Zentrum der H0m-Anlage der BSW-Freizeitgruppe aus Leipzig.



SCHLESWIG-HOLSTEIN

Thor auf Probefahrt

● Die Connex-Tochte, Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hat sich bis zum Dezember 2005 große Ziele gesteckt. Dann wird die NOB den Verkehr auf der Marschbahn zwischen Hamburg und Westerland übernehmen, und bis dahin müssen die 90 Waggons fahren, die sich noch bei Bombardier im Bau befinden, die zwölf ehemaligen ME 26 müssen einsatzfähig und das neue Betriebswerk in Husum muss ebenfalls fertig sein. Die Waggons sind eine Neuentwicklung auf Basis der Bombardier-Doppelstockwagen, jedoch einstöckig. Die alten NOB-Wagen des Flensburg-Expresses sollen zunächst als Reserve dienen. Die pünktliche Ablieferung der zusätzlichen Talent-Triebwagen für den Verkehr zwischen Itzehoe und Husum dürfte die kleinste Hürde sein. Der NOB-Geschäftsführer Karl-Heinz Fischer spricht zuversichtlich davon, dass alles im Plan sei und einiges sogar vor Plan. Die DB AG hat hier ein Sahnestück der Regionalbahn Schleswig-Holstein abgegeben, doch die NOB verlor dafür den Flensburg-Express an die Bahn. Das Personal des Flensburg-Expresses geht zur Marschbahn, dazu stellt die NOB noch weiteres Personal ein. Die Pläne der NOB gehen jedoch weiter: Ab April 2006 sollen einige Marschbahnzüge als Interconnex von Hamburg weiter ins Rheinland nach Düsseldorf durchgebunden werden. Auch eine Durchbindung nach Berlin sei im Gespräch. Für den Interconnex beschafft die NOB vier Bombardier-Traxx-E-Loks der Baureihe 146.2. Die Traxx-Loks sollen jedoch nicht im NOB-Betriebswerk in Husum gewartet werden, da die Marschbahn nur bis Itzehoe



Foto: Fricke

Die Lok „Thor“ vor dem Flensburg Express. Am Zugende lief die E-Lok als Angstlok mit. Der „Thor“ hat ein geringeres Beschleunigungsvermögen als der Taurus, läuft für eine Diesellok jedoch relativ leise.



Foto: Brüggemann

Der erste Talent für die Marschbahn stammt aus dem Connex-Fahrzeugpool und soll dort bleiben. Weitere acht Talent-Triebwagen sollen noch folgen. Der VT 724 pendelt bis Dezember zwischen Kiel und Neumünster.

elektrifiziert ist. Das neue Bw in Husum wird auch anderen Bahnen zur Verfügung stehen, im Gespräch seien die AKN und NEG Niebüll. Die ab Dezember vorgesehenen MaK-DE 2700 sollen in Zukunft von einer Vossloh-Neuentwicklung abgelöst werden. Geplant ist die Eurolok 4000, mit einer Leistung von 4000 PS, einem Tankvolumen von

6000 Litern, einer Reichweite von 1500 bis 1800 Kilometern bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Diese Lok soll in Spanien produziert werden. Ein größeres Problem für die NOB ist jedoch, dass noch immer nicht klar ist, ob die NOB bis zum Hamburger Hauptbahnhof durchfahren kann. Belegte Trassen auf der Hamburger

Verbindungsbahn, besetzte Gleise im Hauptbahnhof und eine Wendezeit von 44 Minuten geben der NOB keinen Platz und zwingen sie derzeit noch in den Kopfbahnhof Hamburg-Altona. NOB-Geschäftsführer Fischer möchte seinen Anschlussreisenden nicht zumuten, mit der S-Bahn zum Hamburger Hauptbahnhof zu fahren. DBAG-Sprecher Egbert Meyer-Lovis, beruft sich auf eine Studie, die von der LVS Schleswig-Holstein (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH), bei DB Netz in Auftrag gegeben wurde, dass die Durchbindung nur in Einzelfällen möglich sei. Den Vorwurf, die NOB zu blockieren, wies Meyer-Lovis entschieden zurück. Die Züge der NOB auf der Marschbahn erhalten mehrere Namen: Der „MarschbahnExpress“ hält erst nördlich von Heide an allen Stationen, der „Marschbahn-Sprinter“ hält nördlich von Itzehoe an allen Stationen, die „Marschbahn“ fährt nur zwischen Itzehoe und Husum sowie zwischen Husum und Westerland und hält dort an allen Stationen. Der „Sylt-Express“ zählt zum Fernverkehr und soll nach Düsseldorf oder vielleicht nach Berlin fahren. Am 11. Februar taufte die NOB gemeinsam mit Vossloh im Bw Flensburg eine ME 26, die jetzt mit der neuen Nummer MaK DE 2700-09 auf den Namen „Thor“ hört. Ab 14. Februar 2005 war sie zwei Wochen im Testbetrieb vor dem Flensburg-Express zwischen Hamburg und Flensburg. Die DE-2700-Loks werden im ostmecklenburgischen Bahnwerk in Neustrelitz für den Personenzugdienst umgerüstet, da diese zuvor im Güterzugdienst bei Siemens-Dispolok liefen.

DB AG

Glück gehabt

Ein gehöriger Schreck muss den Reisenden des Nachtzugs D 260 München – Paris in die Glieder gefahren sein, als ihr Zug plötzlich nicht mehr auf seinen Schienen rollte. Fünf der neun Wagen sprangen in Zuffenhausen, einem Stuttgarter Stadtteil, aus dem Gleis. Großes Glück war, dass keiner der Wagen trotz einer Geschwindigkeit von 80 km/h umfiel. Lediglich ein paar leichte Verletzungen und ein gehöriger Schock waren unter den 151 Fahrgästen zu diagnostizieren. Die Unfallursache ist noch nicht endgültig geklärt. Es war bis Redaktionsschluss nicht sicher, ob der zerstörte Gleisabschnitt die Ursache war oder in Folge des Unfalls derart demoliert wurde. Schnell tauchten auch Gerüchte, die von Seiten der DB AG umgehend demontiert wurden, über einen angeblich nur mäßigen Schienenzustand im Raum Stuttgart auf: Da sich bei der Realisierung des Projektes Stuttgart 21, das sich seit Jahren in der Schwebe befindet, die Schienenlandschaft Stuttgarts erheblich verändern würde, scheue die Bahn jetzt eventuell erforderliche hohe Investitionen ins Netz.

Ein Schienenbruch aufgrund starker Temperaturschwankungen könnte schuld am Unfall sein.



Das Corpus delicti: Der zerstörte Gleisabschnitt wird nun intensiv untersucht.



Fotos (2): G. Halbermann

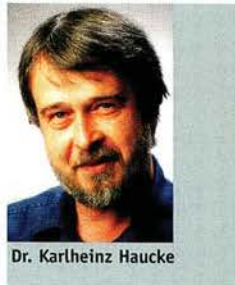


Foto: Henschel

In IC-Lackierung sind die ehemaligen Metropolitan-Züge inzwischen unterwegs. Am 25. Januar steht eine Garnitur im Kölner Hauptbahnhof.

Forsche Bastler, bastelnde Forscher

Den „Spieltrieb des bastelnden Forschers“ wusste schon Albert Einstein zu würdigen. Was liegt da im Einstein-Jahr näher, als eine Lanze für die Modellbahnerei zu brechen?



Dr. Karlheinz Hauke

Schließlich trifft das einsteinsche Anforderungsprofil für bahnbrechende Erfindungen und Erkenntnisse auf unser Hobby wie auf kaum ein zweites zu. Ob nun vom Spieltrieb beseelte bastelnde Forscher, forschende oder gar forsche Bastler und Bastlerinnen, wir alle, die wir uns dem Modellbahnbau in welcher Form auch immer verschrieben haben, streben nach individuellen Lösungen und Erkenntnissen. Dass solche gelegentlich zu kollektiven Einsichten führen, nehmen wir billigend in Kauf. Kreativ sind wir und um Ideen selten verlegen. Und fachübergreifende Kommunikation macht uns weniger zu schaffen als der Wissenschaft im Elfenbeinturm.

Selbst Einsteins Relativitätstheorie ist Bestandteil unseres modellbahnerischen Alltags: Relativ lang scheint uns die Zeit bis zum Erscheinen des ersehnten Wunschmodells und relativ kurz dieselbe Zeitspanne, um den Modellbahnetat auf die erforderliche Summe aufzustocken. Schwarze Löcher zu berechnen, genügt uns in der Regel ein Blick in die Geldbörse. Und unsere Feldtheorie beruht auf der praktischen Erfahrung, dass die Nahwirkung unserer Modellbahn- und -baukreationen die Summe aus der Wechselwirkung von Idee und handwerklicher Umsetzung und der Konfektionsrealität darstellt.

Was noch bleibt? Das Aufstellen der Miniaturweltformel, aber wir arbeiten daran!

DB REGIO

Dostos kehren zurück

● Doppelstockwagen (Dostos) haben auf der Strecke von Hamburg nach Lübeck eine lange Tradition. Ab 1936 setzte die Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE) Doppelstockwagen ein, von denen noch heute einer betriebsfähig erhalten ist. Ab Sommerfahrplan 2006 werden die ersten roten DB-Regio-Dostos zwischen den beiden Hansestädten eingesetzt. Bis Ende 2006 sollen insgesamt 28 Wagen die bisher eingesetzten modernisierten Silberlinge in den Regionalexpresszügen ergänzen. Die Züge werden bis zum Ostseebad Lübeck-Travemünde durchfahren. Im Bombardier-Werk Görlitz sollen die neuen Wagen gebaut werden und kosten rund 38,5 Millionen Euro. Die Kos-

ten werden von der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) getragen und mit sechs Millionen Euro vom Land Schleswig-Holstein bezuschusst. „Wir freuen uns, dass wir unseren Kunden neue Fahrzeuge im frischen Design, mit moderner Technik und zusätzlichen Sitzplätzen anbieten können“, so Ute Plambeck, die DB-Konzernbevollmächtigte für Hamburg und Schleswig-Holstein. Das Platzangebot vergrößert sich von heute 388 Sitzplätzen bei den Standardzügen auf 560 Sitzplätze und bei den verstärkten Zügen von 610 auf knapp 800. Die Aus-



Foto: Brüggemann

Fast 70 Jahre nach der damals noch privaten LBE, führt die DBAG den Doppelstock-Schnellverkehr zwischen Hamburg und Lübeck nicht ganz ohne Stolz wieder ein.

weitung des Hamburger Verkehrsverbunds bis nach Reinfeld, einem Bahnhof vor Lübeck, führte dort auch zu einem deutlichen Fahrgastzuwachs. Dr. Wolfram von Fritsch, Vorsitzender der Geschäftsführung der RBSH, führte noch aus, dass die Loks der Baureihe 218 wegen des größeren Energiebedarfs der klimatisierten Doppelstockwagen ertüchtigt werden sollen.

ZWISCHENHALT

Die SNCF erwartet mehr Wettbewerb im eigenen Land. Louis Gallois, Präsident der französischen SNCF, rechnet bereits ab diesem Sommer mit den ersten ausländischen Konkurrenten auf seinen Schienen und erwartet Railion als ersten Mitbewerber.

Nach dem Kino nach Hause: Hamburger können jetzt noch später von Berlin zurückreisen. Seit 1. März bietet die DB AG einen Spät-ICE an, der Berlin um 23 Uhr verlässt und um etwa 0.30 Uhr in Hamburg eintrifft.

U-Bahn reicht nicht. Die Berliner Verkehrsbetriebe, besser bekannt als BVG und bisher als Betreiber der hauptstädtischen Busse und U-Bahnen tätig, wollen in den regulären Schienenverkehr einsteigen. Gemeinsam mit der polnischen PKP überlege man, internationale Züge anzubieten.

Noch in Kooperation sollen demnächst 20 deutsche und 20 französische Mehrsystemloks durchgehend im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Dadurch soll die Transportzeit um ungefähr zwei Stunden gedrückt und durch das verbesserte Angebot langfristig das Frachtaufkommen auf der Schiene erheblich gesteigert werden.

Die HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) freut sich über einen deutlichen Zuwachs beim Frachtaufkommen im Geschäftsjahr 2004. Die transportierte Masse im Schienenverkehr stieg um 6,8 Prozent auf 9,1 Millionen Tonnen.

Die DB AG zog eine positive Bilanz ihrer Mittelstandsoffensive. Die vier am 1. Januar 2002 ausgegliederten Regionetze Kurhessenbahn, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, Erzgebirgsbahn und Südostbayernbahn hätten sich zur vollsten Zufriedenheit entwickelt.

Stinnes und DHL lassen einen neuen Ost-West-Parcel-Intercity fahren. An Werktagen soll ein Zug zwischen Bönen (Westfalen) und Wustermark bei Berlin verkehren. Der Zug legt die 450 Kilometer lange Strecke in fünfeinhalb Stunden zurück, eine Fahrtzeit, mit der kein Lkw mithalten kann.

NIEDERSACHSEN

Erste E-Lok

● Die Ostthannoversche Eisenbahn AG (OHE) betreibt in Niedersachsen ein großes Streckennetz, das von Celle südlich von Hannover bis in den Norden nach Niedermarschacht an der Elbe vor den Toren Hamburgs führt. Doch die Privatbahn expandiert in letzter Zeit immer weiter aus ihrem Netz heraus. Nach der Beschaffung von vier Blue Tigern, hat die OHE Anfang Januar 2005 bei Angel Trains die erste E-Lok mit der Nummer 185 534 angemietet. Vor einem Containerzug, weit entfernt des nicht elektrifizierten Streckennetzes der OHE, kommt diese von Bremerhaven nach Ingolstadt zum Einsatz. In Flügelzügen fährt die E-Lok weiter bis nach Celle. Ein weiterer Flügelzug in den Hamburger Hafen wird von einem OHE-Blue-Tiger bespannt. Die Wartung der E-Lok soll vorrangig im Betriebswerk Uelzen stattfinden. Dort befindet sich das Metronom-Betriebswerk, welches jedoch der OHE gehört. Die OHE ist über die Niedersachsenbahn am Metronom beteiligt.



Foto: Brüggemann

Die erste OHE-E-Lok erhielt im Betriebswerk Uelzen das OHE-Logo und einen Schriftzug aufgeklebt. Sonntags steht sie in der Regel abgebügelt im OHE-Betriebswerk Celle.

RÜBELANDBAHN

Güterleistungen an die OHE-Sp

● Zum 1. April 2005 verliert Railion rund zwei Drittel des Güterverkehrs auf der als Rübelandbahn bekannten Steilstrecke Blankenburg (Harz) – Elbingerode. Der Betreiber der Kalkwerke in Rübeland, die Fels-Werke GmbH Goslar, hatte im Januar 2005 den Transportauftrag für etwa eine Million Tonnen Kalk pro Jahr ausgeschrieben. Bereits Ende Februar 2005 vergab Fels die Transporte zum Stahlwerk Salzgitter und zum Kraftwerk Jämschwalde an die Osthavelländische Eisenbahn (OHE-Sp) in Berlin-Spandau. Die OHE will für die Transporte, auch auf der Steilstrecke, den „Blue Tiger“ einsetzen. Für Railion bedeutet dies erhebliche Einbußen, denn es verbleiben damit nur noch rund 500 000 Tonnen im Jahr. Zudem hatte Railion erst im Dezember 2004 die bisher im Steilstreckendienst eingesetzten Elektroloks der Baureihe 171 durch die Baureihe 185 ersetzt.

Foto: Armin Schmitz



Große Augen machen seit 14. Februar 2005 Reisende und Eisenbahnfans beim Anblick der ersten vollflächigen Werbelok der BLS! Feuerrot statt BLS-Blau wirbt die Re 465 003 nun für das Musical Miss Saigon, das vom 20. Juli bis 27. August 2005 auf der Thuner Seebühne aufgeführt wird. BLS verpflichtete sich als Hauptsponsor gegenüber den Thuner Seespielen für drei Jahre.

Auf ihrer Abnahmefahrt vom Krauss-Maffei-Werk in München-Allach nach Kempten/Allgäu und zurück pausierten der neue Eurorunner 253 015 der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) und seine Mannschaft am 28. Februar 2005 in Kempten.



Foto: Marguardt

LEMKE
KATO

TGV Thalys PBKA 1:160

in 10-tlg. Ausführung (Kato/Lemke Art.-Nr.: K 10910)

THALYS



1996 wurde der TGV Thalys, hergestellt bei ALSTOM, in Dienst gestellt. Seitdem verkehren 17 dieser Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam (PBKA). Neu an dem originalen Vorbild-Zug war, dass er mit vier unterschiedlichen Strom- und sieben verschiedenen Signalsystemen zurechtkommt. Seine max. Geschwindigkeit von 300 km/h erreicht der Thalys bei einer Leistung von 8800 kW. Dieses Tempo erreicht der Zug aber nur auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Brüssel.

Exklusiv von Kato/Lemke!

Der wohl populärste europäische Schnellzug rauscht nun, in gewohnter Kato Top Qualität, endlich auch auf N-Spur-Gleisen. Lieferbar ab Frühjahr 2005, bei Ihrem Fachhändler.



Neuheit
2005

Bestellen Sie jetzt und sichern Sie sich noch bis zum 30. 4. 2005 den attraktiven **Vorbestellpreis von 245,- €**.
Ab 1. 5. 2005 259,- € (UVP des Herstellers)

Wolfgang Lemke GmbH

Schallbruch 34 – 34a · D-42781 Haan · Telefon 0 21 29 / 93 69-0 · Fax 0 21 29 / 5 22 18
E-mail: info@lemkecollection.de · www.lemkecollection.de



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Alkofer

Der verkehrsrote, nur 18,7 Meter kurze Vierachser ist ein Multi-Talent. Durch eine breite Schwenktür lassen sich Fahrräder sehr angenehm einladen. Den Besitzern der Drahtesel stehen mehr als 20 Sitzplätze zur Verfügung. Außerdem bietet der Umbau-Wagen eine für Rollstuhlfahrer ausgelegte Toilette, eine Ausstattung, die sich in Regional-Zügen eher selten findet. Fern der Heimat der Spenderfahrzeuge warten die Waggons am Fuße des Schwarzwalds aufs Frühjahr. Dann rollen sie durchs Rheintal oder bringen die Radler auf der dort beginnenden Schwarzwaldbahn voran. Wir wollen wissen, auf welchen Ursprungswagen die Bbd basieren und im Bahnhof welcher Stadt die Waggons abgestellt sind.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februar lautete: „Korsika“. Gewonnen haben: Guido Böhmer, 06800 Jessnitz; Peter Schulze, 04808 Wurzen; Anita Hohlfeld, 98701 Großbreitenbach; Florian Pötzelberger, A-5110 Oberndorf; Rudolf Kurz, 95509 Markschorgast; Michael Megelin, 13469 Berlin; Klaus Barth, 71120 Grafenau; Ulrich Wahrendorf, 39343 Erxleben; Christiane Thein, 79350 Sexau; Wolfgang Rönelt, 06366 Köthen; A. Birgel, 98574 Schmalkalden; Anna-Maria Müller, 31141 Hildesheim; Regina Gronau, 16761 Hennigsdorf; Herbert Bauch, 39291 Grabow; Remo Berlanda, CH-8645 Jona; Lothar Olejniczak, 04552 Thirana; Steffen Eigner, 36355 Grebenhain; Rüdiger Börner, 18209 Bad Doberan; Piet Colyn, NL-9727 Groningen; Peter Martin, 91207 Lauf. Allen Gewinnern gilt unser herzlicher Glückwunsch!



SCHWEIZ

Volle Kraft voraus

● Mit eigenem Personal und eigenen Loks fährt SBB Cargo seit dem letzten Fahrplanwechsel jede Woche in Deutschland über 320 Züge. Bisher waren es 75. Ludwigshafen, Köln, Duisburg, Antwerpen und Hamburg sind Destinationen für den kombinierten Verkehr. Ganzzüge mit Stahl, Autos und Brennstoffen sind ins Saarland, das Ruhrgebiet und zu Nordseehäfen unterwegs. In Italien fahren statt 40 bis 50 neu 210 eigene Züge. „Wir können nun im großen Stil durchgehende, grenzüberschreitende Transportleistungen anbieten“, erklärte



Foto: Armin Schmutz

Verkehrsleistung gesteigert – Rekord im Binnenverkehr und starke Expansion im Ausland, das war das Credo von Daniel Nordmann (li.), Leiter SBB Cargo, der zusammen mit Rudolf Büchi, Leiter Planung & Operative Führung von SBB Cargo, am 9. Februar 2005 in Basel Rede und Antwort stand.

Daniel Nordmann, Leiter SBB-Cargo. Der Wettbewerb auf der Nord-Süd-Achse werde definitiv zum Alltag und die Liberalisierung im europäischen Schienenverkehr zeige positive Resultate, so Nordmann. Die im internationalen Verkehr angestrebte und von den Kunden erwartete Pünktlichkeit von 80 Prozent der Züge wurde noch nicht erreicht. Während SBB-Cargo Deutschland und Italia 100-prozentige SBB-Töchter sind, gewinnen auch Kooperationen mit Railion, der HGK sowie Connex Cargo Logistics an Bedeutung. Als bisher einziges Bahnunternehmen auf der Nord-Südachse mit grenzüberschreitender Produktion aus einer Hand konnte SBB-Cargo wesentliche internationale ausgeschriebene Transportaufträge gewinnen. So zum Beispiel 55 Prozent mehr Zugkilometer für Hupac oder über 50 Züge wöchentlich zwischen Belgien und Italien für Intercontainer-Interfrigo. Im Transitverkehr sank der Anteil des einstigen Monopolisten SBB infolge neuer Anbieter wie Railion, TX-Logistics und rail4chem von 100 auf etwa 70 Prozent, wobei aber dank starkem Zuwachs im Gesamtverkehr SBB Cargo nicht weniger Güter transportierte. Während SBB-Cargo Deutschland mit Sitz in Köln auf einen „Lokführer-Markt“ zurückgreifen konnte, gegenwärtig arbeiten rund 62 Lokführer in Deutschland, Tendenz wachsend, sieht das in Italien ganz anders aus. Hier musste SBB Cargo Italia mit Sitz in Gallarate die gegenwärtig 86 Lokführer selber ausbilden. Im Binnenverkehr konnte die Transportleistung um 13,2 Prozent gesteigert werden. Für das laufende Jahr strebt SBB Cargo schwarze Zahlen und weitere Produktivitätsfortschritte an. Günstig für die Bahn wirkte sich die Einführung der deutschen Lkw-Maut und die Erhöhung des Schweizerischen Pendants (LSVA) aus.

Die Loks der insolventen Schaufele GmbH stehen zum Verkauf.
Im Angebot sind die beiden betriebsfähigen W 232.01 (ex DR 142002) und W 232.04 (ex DR 142005) sowie 231012 (ex DR 131012), die einen Motorschaden hat.



Foto: Heilmann

DER SCHWELLENLEGER

Namen-Dramen

Die Tageszeitung „Die Welt“ meldete es Ende Februar: Im Vorstand der Deutschen Bahn werde angeblich über einen neuen Namen für die Holding nachgedacht. In dem Artikel heißt es aus der Konzernzentrale auch, dass große Hektik herrsche. Wie beruhigend, schließlich entstehen immer durchdachte Sachen, wenn man in Eile ist. Im Gespräch sind neue Kunstnamen, wie sie beispielsweise bei der Fusion von Konzernen erdacht werden (Veba und Viag wurden zu Eon). Klar, dass bei einer Änderung des Namens eine umfangreiche und teure Marketing-Kampagne zur Einführung nötig wäre. Zum Redaktionsschluss lag noch keine offizielle Bestätigung der Namenssuche vor. Im Gegenteil: Zwei Tage später ließen Bahnchef Hartmut Mehdorn und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe nach einem Treffen verlauten, dass man keineswegs die Absicht habe,

den bewährten Namen Deutsche Bahn AG auszumustern. Trotz der zunehmenden Internationalisierung gerade in der Güterverkehrssparte wäre es unpassend, die Nationalität aus dem Namen zu streichen. Die Diskussion hat indes Volkes Phantasie beflügelt. In diversen Internet-Foren wurden eifrig mehr oder weniger ernstgemeinte Vorschläge gemacht. Besonders schön, wegen der gesteigerten Pünktlichkeit aber nicht mehr zeitgemäß, fanden wir „LATE“ (Logistik and Transport for Europe). In dieselbe Kerbe schlägt das hintersinnige „bahn.com“. Im Gegensatz zum Namen-Lotto scheint eine Reduzierung der fünf Geschäftsfelder (Personenverkehr, Transport & Logistik, Personenbahnhöfe, Fahrweg und Dienstleistungen) auf drei (Personenverkehr, Transport & Logistik, Infrastruktur & Sonstiges) beschlossene Sache. Hartmut Mehdorn rechnet mit erheblichen Einsparungen, da viele Funktionen bisher doppelt vorhanden waren. Da darf die Frage erlaubt sein, wieviel sich ohne die diversen Aufspaltungen in Unternehmensbereiche seit 1994 hätte sparen lassen?

— MUSEUMSVERKEHR —

Aufarbeitung wird doch durchgeführt

● Im Februar 2005 wurde die Instandsetzung der DBAG-eigenen Museumsmaschine 01100 im Dampfloswerk Meiningen wegen erheblicher Kesselschäden zunächst unterbrochen. Die bei der Untersuchung festgestellten Schäden am Dampferzeuger verhinderten eine einfache Aufarbeitung. Die Lok braucht einen neuen Kessel, der die Kosten erheblich in die Höhe treibt. Ende Februar kam die gute Nachricht: Die Aufarbeitung erfolgt, und die Lok soll bereits im Juni wieder fahren.

**MUELLER
VERSAND**

Märklin Lt. UVP Preis



mn39161 HO Dampflok BR 42.90 DB, dig. 06/05 309,00 229,99



mn37140 HO Tenderlok BR 89.70-75 DB, dig. 12/05 199,00 149,99

mn37900 HO Diesel-Rangierlok BR 290 DB, dig. 12/05 189,00 142,99
mn36810 HO Kleinlok BR Ks DB, dig. 09/05 159,00 119,99
mn37055 HO Güterzug-Dampf. R. K. K.W.St.E., dig. 03/05 499,00 389,99
mn26834 HO Zugpackung „Walhalla“ K.By.Sts.B., dig. 03/05 299,00 242,99
mn37606 MHI HO Schnelltriebzug BR 602 DB, dig. 06/05 793,50
mn43116 MHI HO Schnellzug -Set 3-tlg. DB, lim. 06/05 284,50
mn43237 HO Schn.zwg.-S. „Rheing.“ 4-tlg. DB,lim 06/05 159,00 126,99
mn43238 HO Schn.zwg.-S. „Rheing.“ 2-tlg. DB,lim 06/05 79,00 65,99
mn37490 HO E-Lok GG-1 PRR USA Ep. III, dig. 09/05 449,00 324,99
mn37522 HO Elektrolok Serie De 6/6 SBB, dig. 06/05 295,00 219,99

Trix



tx22017 HO Tenderlok BR 96 DRG, Ep. II 06/05 349,00 267,99

tx22015 HO Elektrotriebzug ET 833/834 KPEV 06/05 269,00 209,99
tx22116 HO Dampf. mit Schleppt. BR 42.90 DB 06/05 269,00 209,99

NEUHEITEN 2005

tx22121	HO Tenderlok BR 89.70-75 DB	12/05	169,00	139,99
tx22120	HO Akku-Lok BR Ks DB, dig.	09/05	169,00	133,99
tx22201	HO Diesellok BR 290 DB	09/05	149,00	121,99
tx22329	HO E-Lok S. De 6/6 SBB/CFF/FFS	06/05	275,00	206,99
tx11605	N Zugp. „Bay. Schnellz.“ DRG, lim.	09/05	349,00	284,99
tx12309	N Güterz.-Schleppentender. BR 45 DRG	03/05	275,50	209,99
tx12243	N Schinz.-Schlepppt.lok. BR 18.5 DRG	03/05	259,00	199,99
tx12426	N E-Lok Serie Ae 8/14 SBB	09/05	199,00	154,99
tx12793	N Triebwagenzug ICE 3 DB	09/05	89,00	72,99

Fleischmann



fn4902 HO Zugpackung „Güterzug KPEV“ 09/05 369,95 275,99

fn1902 HO Zugpackung „Güterzug KPEV“, WS 09/05 429,95 319,99
fn4912 HO Zugpackung „Personenzug DRG“ 06/05 339,95 256,99



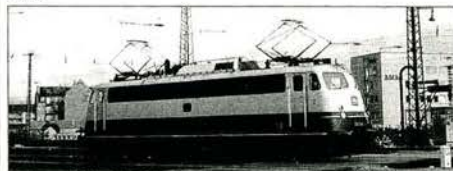
fn4046 HO Tenderlok BR 76 DRG 11/05 210,00 159,99

fn74046 HO Tenderlok BR 76 DRG, dig. + Sound 11/05 349,95 277,99
fn4114 HO Schleppentender BR 13.10-12 DB 06/05 266,00 206,99
fn854235 HO Diesellok BR 221 PEG-Gruppe, lim. 05/05 174,95 139,99
fn7902 N Geschp. „Güterz. m. Persbef. KPEV“ 09/05 279,95 209,99
fn7912 N Geschp. „Personenzug DRG“ 06/05 339,95 254,99
fn7260 N Diesell. „Herkules“ Reihe 2016 ÖBB 10/05 144,95 114,99
fn7420 N Dieseltriebz. „Desiro“ BR 642 DBAG 12/05 215,00 169,99

Export to all countries / Export dans tout les pays

It. = Liefertermine; n.E. = nach Erscheinen; be = Bestellende; Liefertermine unverbindlich; lim. = einmalige Serie * = UVP, Versandkosten € 4,50 pro Sendung; Nachnahme (+ € 4,00) oder Vorauszahlung (bitte Rechnung abwarten). Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Roco



ro63704 HO E-Lok E 10.12 DB 03/05 179,00 139,99

ro63785 HO E-Lok BB9004 SNCF Museumsausf. 06/05 269,00 206,99



ro63870 HO E-Lok E 80 DB 12/05 204,00 159,99

ro63932 HO Diesellok BR 220 DB 03/05 169,00 131,99
ro63933 HO Diesellok BR 220 DB, dig. + Sound 06/05 294,00 223,99
ro63328 HO Dampflok BR 18.1 DB 09/05 279,00 209,99
ro63291 HO Dampflok BR 50 DRG 03/05 264,00 199,99
ro62200 HO Dampflok BR 64 DB 12/05 194,00 149,99
ro45904 HO Pers.wg.-Set „Rheingold“, 4-tlg. DB 09/05 134,00 101,99
ro45905 HO Pers.wg.-Set „Rheingold“, 2-tlg. DB 09/05 104,00 79,99


Fordern Sie unsere kostenlose Neuheiteninformation 2005 mit farbigen Original-Prospekten verschiedener Hersteller an!

Unser Tipp: Tragen Sie sich in die Newsletter-Liste ein.

Besuchen Sie uns auch im Internet:
www.mueller-versand.de (mit Schnäppchenmarkt)
eMail: mueller-versand@t-online.de

Dieses Angebot ist gültig bis 30.04.2005. Lieferung erfolgt nach Erscheinen und nur solange Vorrat reicht!
Mueller Versand • 76159 Karlsruhe Postfach 21 09 14 • **Telefon 0721 / 16 107 10** • **Fax: 0721 / 16 107 11**

TOP UND FLOP

 **TOP: Train your Brain**

Die Volkshochschule Buchloe und die Eurothurbo GmbH bieten für Pendler zwischen Buchloe und München im Aläuexpress (Alex) einen Englischkurs an. Zweimal die Woche ist ein Abteil für die Lernwilligen reserviert. Der Kurs beginnt mit der Abfahrt in Buchloe um 7.33 Uhr und endet in München um 8.18 Uhr. Innerhalb von zwei Tagen war der Kurs ausgebucht. So kann man die tägliche Zugfahrt wirklich sinnvoll nutzen. Prima Idee.

 **FLOP: Je weiter**

„Je weiter Sie fahren, desto billiger wird es“ – ein Werbespruch, der von Meh-dorn bis zum Zugbegleiter gebetsmühlenhaft verbreitet wird. Letztere knöpfen dem Fahrgast dann satte 23,50 Euro für 137 Kilometer ab, falls man beschließt, statt 1000 nun 1137 Kilometer zu fahren. Die 1000 Kilometer hatte es für 84 Euro gegeben. Einwände akzeptierte die Zugbegleiterin im ICE nicht: „Ich sage Ihnen nochmal, mein Herr: Je weiter Sie fahren, desto billiger wird es!“ „Ich fahre doch noch weiter“ lautete die Antwort. „Das ist der Preis, mein Herr, Sie müssen nicht“. Genau das wird zukünftig beherzigt.

MUSEUMSBETRIEB

Verkaufsverhandlungen laufen noch

● Seit Anfang Januar 2005 sucht Christian Goldschagg, Geschäftsführer der Dampf-Plus GmbH, weltweit Kaufinteressenten für die berühmte Schnellfahr-Dampflok 18201. Nachdem Dampf-Plus zum 31. Dezember 2004 den Geschäftsbetrieb endgültig eingestellt und die letz-



Foto: Endlich

steht 18201 bald auf der anderen Seite des Atlantiks oder vor einem Luxushotel am persischen Golf?

ten noch verbliebenen Mitarbeiter gekündigt hatte, erwarb Goldschagg für 1,9 Millionen Euro die Maschine von der Dampf-Plus GmbH. In einer Presseerklärung teilte Goldschagg dann am 24. Januar 2005 mit: „Nun soll die Star-Lok 18201 aber ins Ausland verkauft werden, da die DB AG sich strikt weigert, dem Betreiber Dampf-Plus das vom DB-Vorstand im Januar 2004 zugesagte Spezial-Lokpersonal vereinbarungsgemäß zur Verfügung zu stellen. Schon seit Mai 2004 bietet Dampf-Plus die Lok der DBAG zum Rückverkauf an. Gespräche hierzu wurden jedoch von höchster Stelle der DBAG abgelehnt.“ Seitens des DB-Mu-

seums, dem die Lok bis zum 28. Februar 2004 gehörte, sah man bisher noch keinen Handlungsbedarf, da man hier offiziell noch nichts von potenziellen Kaufinteressenten wisse. Christian Goldschagg hingegen teilte am 18. Februar 2005 auf Anfrage mit, dass es insgesamt drei ernstzunehmende Interessenten für 18201 gäbe. Mit zwei ausländischen Interessenten seien die Verhandlungen bereits recht weit fortgeschritten und er hoffe, in den nächsten Tagen zu einem Vertragsabschluss zu kommen. Anschließend hätte das DB-Museum eine Woche Zeit, den Vertrag zu übernehmen. Andernfalls würde die Lok veräußert.



Der Decoderspezialist

ab € 24,40
Bei Abnahme von 6 Stk. N025/T125 zzgl. Versandkosten! Bei Direktvertrieb Handlungsmasse können abweichen!

Lokdecoder mit neuer Software :

- verbesserte Lastregelung für noch gleichmäßigeres Fahren
- Kupplungsansteuerung z.B. für die Digitalkupplung der Firma Krois Modell bei T145 (-P)
- Kurzzeitspeicher für störungsfreien Betrieb bei verschmutzten Gleisen (im Decoder integriert)

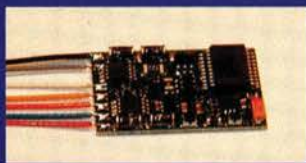
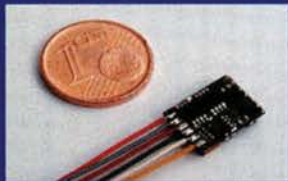
N025 - Einer der kleinsten Multiprotokolldecoder der Welt !

Mit den Abmessungen von nur 8,8x11,4x3,3 mm passt der Decoder **N025** in fast jede Lok. Sie müssen trotz der geringen Größe keine Abstriche an der Leistungsfähigkeit machen : 0,7A Motorstrom, hochfrequente Lastregelung, schaltbarer Rangiergang, zwei Lichtausgänge mit programmierbaren Effekten, einstellbare Lampenhelligkeit, Kurzschlusschutz ... Alles drin ! Der Decoder versteht die Datenformate NMRA-DCC und Märklin-Motorola. Die Formatumschaltung erfolgt dabei voll automatisch.

Die superflachen Decoder für das DCC- und Motorola-Datenformat

Die lastgeregelten Decoder **T125** und **T145** für die Spurweiten H0 und TT zeichnen sich durch den einseitigen, besonders flachen Aufbau aus. Die Abmessungen betragen nur 13,9 x 24,6 x 2,9 mm. Der Decoder ist dadurch ohne aufwendige Fräsarbeiten in die Lok einzubauen. Eigenschaften: 1,1 A Motorstrom, hochfrequente Lastregelung, schaltbarer Rangiergang, zwei Lichtausgänge mit programmierbaren Effekten, bei T145 zwei zusätzliche Funktionsausgänge, Kupplungsansteuerung, Kurzschlusschutz, automatische Formatumschaltung zwischen DCC- und Motorola-Datenformat sowie Gleichstrombetrieb.

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder gegen 1,44 Euro in Briefmarken direkt von uns !
Dipl.-Ing. T. Kühn * Im Bendel 19 * D-53619 Rheinbreitbach * Tel. 02224-967780 Fax 02224-967781



www.kuehn-digital.de