

Eisenbahn JOURNAL Oktober 2004

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Oktober
10/2004

Eisenbahn JOURNAL

Diesellok-Porträt
Die ÖBB-Reihen 2043/2143

Wagen-Giganten
„Torpedos“ im Saarland



S 2/6
Die Diva in Vorbild + Modell



4 190753 907407

Sag' zum Triebzug leise Servus ...

Geht man nun wieder zur Tagesordnung über? Einmal mehr hatte die DB AG ihren Fahrgästen Unannehmlichkeiten bereiten und die Pleitetechnik-, Verzeihung: Neigetechnikzüge der Baureihen 611 und 612 aus dem Verkehr ziehen müssen, um diesmal deren Achswellen mittels Ultraschall zu überprüfen. Grund der vom Eisenbahn-Bundesamt überwachten Rückrufaktion war der Anriss einer Radatzwelle bei einem VT 612. Immerhin stellte man bei keinem weiteren Fahrzeug Schäden fest, so dass Ende August, als diese Zeilen geschrieben wurden, wieder alle Triebzüge im Einsatz waren – vorläufig mit abgeschalteter Neigetechnik, was aber auch nichts Neues ist, sondern schon mehrmals der Fall war. Business as usual also, wie gesagt. Oder? Waren wirklich wieder alle Züge im Einsatz? Nein!

Jene 17 „Albinos“, die Anfang 2004 nach einem Neuanstrich im InterCity-Look kurzerhand zu Fernverkehrszügen der Unterbaureihe 612.4 erklärt wurden, um sie als 605-Nachfolger auf der Sachsenmagistrale einsetzen und – bei schon zweifelhaftem Regionalverkehrskomfort – auch noch IC-Zuschlag kassieren zu können, wurden nach Abschluss des Achsen-Check weiter durch lokbespannte Züge ersetzt. Für Reisende und Fans, die sich noch für „echte“ Eisenbahn erwärmen, war der Ersatzverkehr hier nebenbei bemerkt vom Allerfeinsten: Ludmillas der Baureihen 232/233/234 mit – man staune – umgehend zur Verfügung stehenden InterCity-Wagen.

Warum die so genannten Fernverkehrs-612er auch nach der Rückkehr ihrer Regio-Geschwister in den Plandienst weiterhin von lokbespannten Zügen vertreten wurden, darüber konnte bis Redaktionsschluss dieser EJ-Ausgabe nur spekuliert werden. Und Gerüchte gab es zuhauf: Da war unter anderem vom wutschnaubenden DB-Fernverkehrs-Management die Rede, das die Triebzug-Komödie auf der Sachsenmagistrale endgültig satt hat (gut, wenn's so wäre), aber auch von angeblichen Überlegungen, den ICE-TD wieder anzuwerfen (ein Witz, wenn dies stimmte). Weder das eine noch das andere wurde von der DB AG kommentiert. Bestätigt wurde lediglich, dass der 612-Ersatzverkehr zwischen Dresden und Nürnberg noch andauere.

Spekulationen hin, Gerüchte her, vieles deutet darauf hin, dass DB Fernverkehr den erneuten Ausfall des Neigezugbetriebs auf der Sachsenmagistrale zum Anlass nimmt, hier endgültig Neitech-Triebzügen den Laufpass zu geben, egal ob es sich um 605er oder 612er handelt. Vorausgesetzt, ein lokbespannter Verkehr zwischen Sachsen- und Frankenmetropole bliebe auf demselben Niveau wie die jüngste Ersatzlösung, wäre dieser Entschluss nur zu begrüßen. Es wäre zwar ein neues Fahrplankonzept mit wieder etwas längeren Fahrzeiten erforderlich, ein störungsfreier Betrieb würde dieses kleine Manko aber allemal aufwiegen. Und für echten InterCity-Komfort bezahlt man auch gerne Zuschlag.

Wenn es so kommt, könnte das der Anfang vom Ende des Triebzugbetriebs im Fernverkehr außerhalb reiner Hochgeschwindigkeitsstrecken sein und damit – zumindest in dieser Sparte – auch das Ende des Betriebs mit (aktiver) Neigetechnik einläuten. Schenkt man Andeutungen Glauben, die bei einem Fachsymposium von DB Systemtechnik in Minden kürzlich gemacht wurden, ist das Comeback des lokbespannten Fernverkehrs mittelfristig tatsächlich ein Thema. Durchaus möglich also, dass bereits die ICE-Züge der ersten Generation nach Erreichen ihrer Nutzungsgrenze in rund zehn Jahren keineswegs – wie man noch vor kurzem hätte annehmen müssen – von weiteren Neitech-ICE-T abgelöst werden, sondern von neuen Fernverkehrszügen in konventioneller Konfiguration Lok + Wagen.

Allen, die dieser Vision nun Technikfeindlichkeit unterstellen, sei vorbeugend gesagt: Ein funktionierender, fahrgastgerechter Betrieb auf bewährter und stets zeitgerecht weiter entwickelter Basis sollte jedem, dem der Verkehrsträger Schiene wirklich am Herzen liegt, wichtiger sein als eiferndes Festhalten an Konzepten, die in der Alltagspraxis nicht den erhofften durchschlagenden Erfolg gebracht haben – und zumindest von Neitech-Triebzügen darf man dies behaupten.

GERHARD ZIMMERMANN



Titelbild: Bald wird das neue Brawa-H0-Modell der S 2/6 die Anlagen erobern können. Vorab haben wir die „Diva“ zu einem Fototermin in „Trögelsried“ in Position gestellt.

FOTO: EJ/H. SCHOLZ

Vorbild

Galerie	
Wie Lübecker Marzipan	6
Dampflok-Historie	
S 2/6: Die Diva	10
Hersteller aktuell • Siemens	
1116 + 189 = 1216?	18
Diesellok-Klassik	
NOHABs – Ein runder Kult	20
Reportage	
Saar-Torpedos	24
Diesellok-Porträt	
Uneinheitliche ÖBB-Diesel	28
Verkehr aktuell • Neigetechnik	
Neitech-Züge ungeneigt wieder im Einsatz	34
Regionalverkehr	
Neue Konzepte für den Südharz	36
Wagen-Porträt	
Altenberger-Comeback mit Hindernissen	38
Fahrzeug aktuell • SBB	
Wasser marsch auf Schienen	42
Museums-Eisenbahn	
In die Hamburger „Hafenwelt“ gerettet	44



1116 + 189 = 1216?
Die mathematisch unkorrekte Gleichung charakterisiert die neueste Siemens-Ellok für die ÖBB.
Hersteller aktuell • ab Seite 18

Ein runder Kult:

Wenn ein röhrender Lok-Klassiker 50 wird und noch längst nicht zum alten Eisen gehört, kann es sich nur um die NOHABs handeln. Wir blicken zurück und informieren über die aktuelle Situation.
Diesellok-Klassik • ab Seite 20



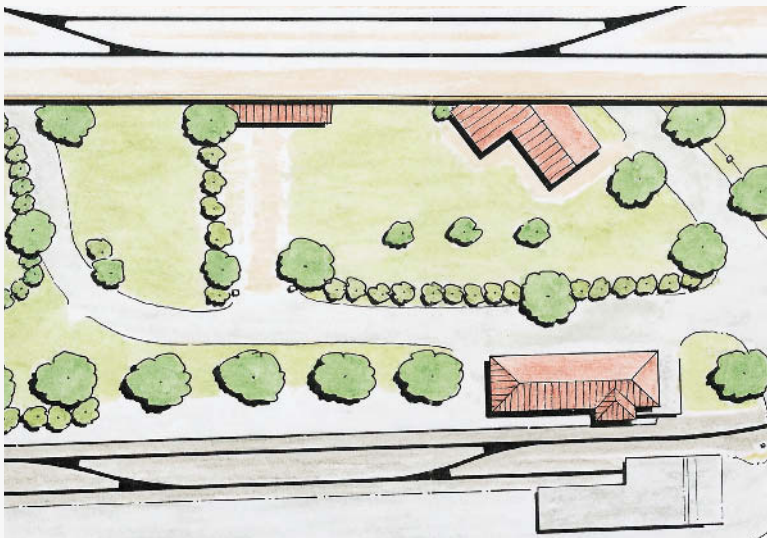
Modell

Neues Modell Brawas bayerische S 2/6	56
Anlagen-Porträt 0e Im Reich des Schweineschnüzchens	60
Im Banne der Kleinbahn, Folge 11 Gips à la nature	66
8. Modellbauwettbewerb, Folge 6 Brusio in Bayern	72
Modell der T 38 3255 von Micro-Metakit Tender-Power	78
Anlagenplanung „Die Lokalbahn“, 1 / Schwabhausen	80
Gebäude-Umbau Der Bau eines Rechteckschuppens	86
Gebäudebau Im Herzen der Dörfer, Teil 2	90
Digital Fleischmanns „Train-Navigation“	95

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	46
Modell-Neuheiten	50, 94
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Bücher, Videos etc.	104
Mini-Markt	106
Auktionen • Börsen • Märkte	113
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:
HÖRSTEL (2), GERECHT, RAUFFER



Mit Ludwig Thoma unterwegs:
Nach Motiven der klassischen bayerischen Lokalbahn von Dachau nach Altomünster hat Christian Gerecht drei Anlagenvorschläge für alle Epochen ausgearbeitet.
• „Schwabhausen“ ab Seite 80

Ideen-Transfer:

Was tun, wenn man auf wenig Platz starke Steigungen überwinden und dabei auch noch auf vorhandene Streckenverläufe Rücksicht nehmen muss? N-Profi Walter Rauffer schildert Problem und Lösung.
• Ab Seite 72





Unter Denkmalschutz

steht das kulturhistorisch wertvolle Ensemble des Lübecker Hauptbahnhofs mit der markanten vierschiffigen Hallenkonstruktion.

Bis weit in die 1970er-Jahre bestach der bedeutendste Bahnhof Schleswig-Holsteins allein durch seinen morbiden Charme und den Betrieb mit den Dieselfahrzeugen der Wirtschaftswunderjahre – voran die Baureihen V 200.0 (220) und V 200.1 (221).





WIE LÜBECKER

MARZIPAN

BILDER UND TEXT
VON UDO KANDLER

Wer die ehemals freie Reichs- und Hansestadt Lübeck kennt, kennt sicherlich auch den historischen Stadtkern, eines der bedeutendsten Zeugnisse mittelalterlicher Backsteingotik. Nicht umsonst stehen Teile der Altstadt auf der Liste des UNESCO-Weltkulturerbes. Weiterhin stellt der unter Denkmalschutz stehende Hauptbahnhof ein kulturhistorisch wertvolles Ensemble dar.

Im Zuge der Sanierung des Hauptbahnhofes durch die DB Station & Service wurde jüngst die vierschiffige Hallenkonstruktion komplett abgetragen. Der Wiederaufbau soll bis Dezember 2006 erfolgen. Aufgrund der lange nur halbherzig umgesetzten Investitionen in den Erhalt des Lübecker Hauptbahnhofes – zuletzt wurden von 1979



Erst rieselte Rost,

dann bröckelte Putz, schließlich wucherte Unkraut. Zuletzt war der Hbf der alten Hanse- und heutigen Weltkulturerbe-Stadt kein Aushängeschild mehr.

Nun aber wird er renoviert. Beachtliche 53 Millionen Euro sind hierfür veranschlagt – überwiegend aus Bundesmitteln. Eine Sanierung zwischen authentischem Wiederauf- und kommerziell geprägtem Umbau. Ob das einstige Ambiente in neuem Glanz erstrahlt, bleibt daher abzuwarten. Szenen mit einer V 200 und TEE-Zug wird es so oder so nicht mehr geben ...





bis 1982 rund fünf Millionen Mark in die Renovierung gesteckt – hat der Zahn der Zeit unübersehbare Spuren hinterlassen. Seit Gründung der DB AG kam erschwerend hinzu, dass auch allgemeine Instandhaltungsarbeiten auf ein Minimum zurückgenommen wurden. Der bedeutendste Bahnhof Schleswig-Holsteins zeigte sich zuletzt in einem erbärmlichen Zustand, für eine Weltkulturerbe-Stadt wahrlich kein Aushängeschild. Frequentieren den ehrwürdigen Bahnhof doch täglich nicht weniger als rund 30 000 Reisende.

Beschlossen hatte man den jetzigen Umbau schon 1996, als zusammen mit weiteren wichtigen Bahnhöfen ein Modernisierungspaket geschnürt worden war. Wie so oft, lag es allein am lieben Geld, dass sich der Beginn immer wieder verzögerte, während weiter Rost rieselte und Putz bröckelte.

Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn war die Situation beileibe noch eine andere, als der Hauptbahnhof allein schon durch seinen morbiden Charme bestach. Ein Leckerbissen für den Liebhaber alter Eisenbahn-Infrastruktur – nicht zuletzt lange Zeit durch den Einsatz der Dieselfahrzeuge der Wirtschaftswunderjahre geprägt. Hochkarätiger Eisenbahnbetrieb mit V 200 und Co. Wenn viele Details aus der Gründerzeit auch plötzlich verschwanden, konnte sich der im Jugendstil gestaltete Bahnhof dennoch viel von seiner Ursprünglichkeit bewahren: das Lübecker Marzipan für jeden engagierten Eisenbahn-Liebhaber.

Befand sich der erste, 1851 eröffnete Lübecker Bahnhof am Holstentor unmittelbar vor der historischen Altstadt, machte der stete Verkehrszuwachs bald nach der Jahrhundertwende eine Verlagerung not-

wendig. Am 1. Mai 1908 konnte der erste reguläre Zug im neuen Hauptbahnhof einlaufen, errichtet auf den Retheichswiesen in der westlichen Vorstadt St. Lorenz.

Derzeit läuft nun also die Renovierung. Soweit möglich, werden die alten Stahlträger und -binder saniert und bis zum Wiederaufbau eingelagert. Nach dem Umbau soll sich die Halle für den Reisenden durch mehr Glas im Dach wesentlich heller präsentieren. Bedauerlicherweise ist derartigen Projekten mittlerweile eines gemein: Die Umbaumaßnahmen erfolgen stark nach wirtschaftlichen, sprich kommerziellen Gesichtspunkten. Dass Interessen, die den radikalen Umbau mit integrierter Shopping-Meile vorsehen, schwerlich im Einklang mit dem Denkmalschutz stehen, bedarf kaum näherer Erläuterung. Nimmt man die Verpflichtung ernst, sind einschneidende Umbauten nur begrenzt möglich. In aller Regel müssen Kompromisse gefunden werden. Zu oft bleibt dabei die Authentizität historischer Bausubstanz auf der Strecke. Gerade im Inneren der Bahnhöfe verändert ein Umbau das ursprüngliche Ambiente mitunter bis zur Unkenntlichkeit.

Wenn die Sanierung des Lübecker Hauptbahnhofes auch unter denkmalschützerischen Gesichtspunkten durchgeführt wird, die Veränderungen werden erheblich sein und die einstige Harmonie stark beeinträchtigen, wenn nicht gar ganz zunichte machen. Allein der Neubau des Personensteiges mit seinen „Vermarktungseinheiten“ (Originalton DB AG) quer über die Gleise, der wegen der geplanten Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck zudem um rund 60 Zentimeter angehoben werden muss, und die komplett neu gestalteten Bahnsteige werden das Bild nachhaltig verändern. Weiterhin führen künftig von den Bahnsteigen neben den historischen Treppen zusätzliche Treppenanlagen mit Aufzügen auf die Ebene des Personensteiges. Unter derartigen Gesichtspunkten kann sich der Denkmalschutz allenfalls im Detail entfalten, wie etwa beim Erhalt der Fassade des Empfangsgebäudes.

Bleibt abzuwarten, ob sich eine authentische Sanierung des historischen Ensembles vor dem Hintergrund der zunehmend knapper werdenden Mittel und den gestrengen Anforderungen der städtischen Denkmalpflege tatsächlich realisieren lässt. Zu wünschen jedenfalls wäre es. Möge daher der Bilderbogen als Huldigung an den alten Lübecker Hauptbahnhof verstanden werden, mit Ansichten, wie man sie so oder so mit Sicherheit nicht wieder sehen wird. □

S 2/6: Die Diva

Sie war ein Kind der Belle Epoque, der „Schönen Zeit“. Der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Der Zeit prächtiger Bälle, pompöser Militärparaden und ungeahnten technischen Fortschritts. Der Zeit des Walzers und des Jugendstils. Sie wurde gebaut für nur einen Zweck: die Schnellste zu sein. Und sie blieb es 30 Jahre lang. Die wechselvolle Geschichte einer **grandiosen bayerischen Lokomotive.**

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert herum gab es im Eisenbahnwesen eine Fülle von Neuerungen und Innovationen. In den rund 60 Jahren zuvor hatte es sich zu einer Stütze der Wirtschaft und zu einem Garant des Fortschrittes entwickelt. Die Züge wurden von Dampflokomotiven gezogen, zu deren Bau sich ein leistungsfähiger Industriezweig entwickelt hatte.

Aber an der Vorherrschaft der Dampflokomotive und damit auch an der entsprechenden Industrie wurde gekratzt. Seit 1879 Werner von Siemens' erster elektrischer Zug fuhr, war die Elektrizität zu einem gewichtigen Konkurrenten der Dampftraktion geworden. In der Zeit bis 1900 hatten die elektrischen Triebwagen die Straßenbahnen erobert. Nun wurden sie auch auf Hauptbahnen allmählich zu einer echten Konkurrenz. Im Oktober 1903 erreichte ein AEG-Triebwagen die sagenhaft anmutende Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Das war der absolute Weltrekord für Schienenfahrzeuge. Keine Dampflok war auch nur annähernd in diesen Geschwindigkeitsbereich vorgestoßen.

Der Schwabe Gottlieb Daimler hatte 1885 einen Ottomotor unter ein fahrradähnliches Gefährt gebaut und mit diesem erste Probefahrten unternommen. Seither war der Verbrennungsmotor von einer Kuriosität zu einer gewissen Serienreife entwickelt worden. Neben einer zunehmenden Zahl von Straßenfahrzeugen gab es bereits erste Feldbahnlokomotiven und erste Versuche mit Triebwagen auf Normalspur. Zu allem Überfluss gab es da noch den Grafen Zeppelin am Bodensee,

TEXT VON
BERND BECK

Am 27. Oktober 1983 bot sich im Bw Nürnberg die seltene Gelegenheit die S 2/6 außerhalb der Ausstellungshalle und in voller Länge im Bild festzuhalten.

