

Eisenbahn JOURNAL

Juni
6/2005

Nimmermüde V 60

Das „Dreirad“ wird 50



Vorbild Güterverkehr: „Tiger“ im Rübeland
Aktuelles: 12 Seiten BAHN-NOTIZEN

Modell Landschaftsbau: Weinberg
Digital: „Susi“ unter der Lupe

(Füllseite)

Happy birthday MOBA!

Die Intermodellbau in Dortmund hat wieder ihre Pforten geschlossen und wird wegen des außergewöhnlichen Rahmenprogramms noch lange in Erinnerung bleiben. Diesmal gestaltete sich die Modellbahnausstellung Nummer 1 ganz nebenbei zu einer Geburtstagsparty. Zehn Jahre ist es nun her, dass der Modellbahnverband in Deutschland e.V., so die offizielle Bezeichnung, aus der Taufe gehoben wurde. Das Führungsteam um Karl-Friedrich Ebe hatte, wie üblich, bei dieser Veranstaltung die Trägerschaft für die Modellbahnausstellung übernommen und in routinierter Art und Weise 30 Anlagen und Dioramen der Spitzenklasse aus Europa zusammengetragen und deren Präsentation in Deutschland ermöglicht. Rund um den Fulda-Showtruck mit

einer hüftenschwingenden brasilianischen Tanzgruppe und Podiumsdiskussionen zum Thema Digitaltechnik gab es noch weitere „tolle Sachen“ zu sehen. Eine Umfrage unter den Besuchern ergab eine „Begeisterungsquote“ von über 85%! Dies zeigten auch die Besucherströme in den Hallen und Gängen sowie die Publikumstrauben vor den Anlagen. Wer keinen Platz in der ersten Reihe erobern konnte, soll sich nicht ärgern. In gewohnter Form werden wir Ihnen einige Anlagen in Wort und Bild vorstellen. Mancher Blick jenseits der Sicherungsbänder war möglich und außerdem gibt es Informationen, die im Trubel nicht zu erfahren waren.

Dortmund hat wieder Maßstäbe gesetzt und den Projektleitern der anderen Messen eine „Steilvorlage“ geliefert. Nun gilt es, die Sommerpause vor den im Herbst kommenden Großveranstaltungen zu nutzen. Die Modellbahner sollen auch ermuntert werden, sich selbst einmal bei den Verantwortlichen zu melden! Wer weiß denn, was für tolle Anlagen auf Dachböden oder in Kellern ihrer Entdeckung entgegenfiebern! Nochmals herzlichen Glückwunsch – und weiter so!

HELGE SCHOLZ



Aus Holland reiste die Gruppe Paerebõngered Prengli mit ihrer H0m-Anlage nach Schweizer Vorbild an.

Wolfgang Stößer zelebrierte auf seiner Eselsbrück'schen Eisenbahn einen „butterweichen“ Rangierbetrieb. Dank der Digitaltechnik verkehren hier die Züge einer Privatbahn und einer DB-Nebenstrecke unabhängig voneinander.

FOTOS EJ-HELGE SCHOLZ





TITELBILD: Ob beim Rangieren oder mit einem kurzen Übergabezug auf der Strecke – seit 50 Jahren gehört die V 60 zum Bahn-Alltag. Nur höchst selten ins Blickfeld gerückt, verrichtet heute noch immer etwa die Hälfte des ehemaligen Lokbestands zuverlässig unverzichtbare Dienste – verteilt im gesamten westlichen Netzbereich der DB AG, wie unser Geburtstagsporträt ab Seite 12 zeigt. – Die Titelaufnahme der 260 243 beim Rangieren mit einem Güterzug im Bahnhof Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg entstand Anfang der 1970er-Jahre.
 FOTO UDO GEUM

Vorbild

| | |
|---|----|
| Reportage | |
| Zement für die Hauptstadt | 6 |
| Fahrzeug-Historie | |
| V 60 | 12 |
| Güterverkehr aktuell | |
| Kletterkatzen auf der Rübelandbahn | 22 |
| Bahnhofs-Porträt | |
| Heidelsberger Verbindungen | 26 |
| Bundesbahn-Historie | |
| Mit Volldampf zur Jubiläums-Parade | 32 |
| BAHN-NOTIZEN | |
| 12 Seiten Kurzberichte und Fotos – u.a. 70 083 wieder unter Dampf | 36 |

Vorbild und Modell

| | |
|------------------------------------|----|
| Besondere Gütertransporte | |
| Ladegut: Wein, Teil 3 | 48 |
| Besondere Gütertransporte | |
| Weinwagen der Epoche III im Modell | 54 |



Lok-Jubiläum:
 50 Jahre alt wird heuer die V 60 der früheren Bundesbahn. Und noch immer ist das „Dreirad“ gut beschäftigt. Porträt • ab Seite 12

Bahnhofs-Jubiläum:
 Nach mehr als 50 Jahren Planungszeit konnte 1955 in Heidelberg ein neuer Durchgangsbahnhof eröffnet und der betriebliche Engpass des alten Kopfbahnhofs beseitigt werden. Jetzt wurde der „neue“ Hbf auch schon 50. Porträt • ab Seite 26



Modell

| | |
|--|-----------|
| Dioramen-Porträt H0 Graufthaler Impressionen | 62 |
| 8. Modellbauwettbewerb / Folge 12 Heide statt Bayern | 70 |
| Bastelpraxis Selbstbau-Wagen aus der Bastelkiste | 76 |
| Bastelpraxis Tarnung für Rocos Schienenreinigungswagen | 77 |
| Diorama Die Johannisbachbrücke der Bielefelder Kreisbahn | 78 |
| Landschaftsgestaltung Lesezeit im Taubertal | 82 |
| Anlagenidee Minimalismus fürs Schlafzimmer | 88 |
| Gebäudebau Lange (Lok-)Leitung | 92 |
| Digital Annäherung an Susi | 94 |

Rubriken

| | |
|------------------------------------|------------|
| Editorial | 3 |
| Modell-Neuheiten | 36 |
| Bestellkarten zum Heraustrennen | 99 |
| Bahn & Medien: Bücher, Videos etc. | 104 |
| Auktionen • Börsen • Märkte | 107 |
| Mini-Markt | 108 |
| Fachhändler-Adressen | 114 |
| Sonderfahrten und Veranstaltungen | 117 |
| Vorschau | 118 |
| Impressum | 118 |

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:
UDO ASTERNSCHNITT, SAMMLUNG MEINHOLD, HELGE SCHOLZ/EJ, KARL GEBELE

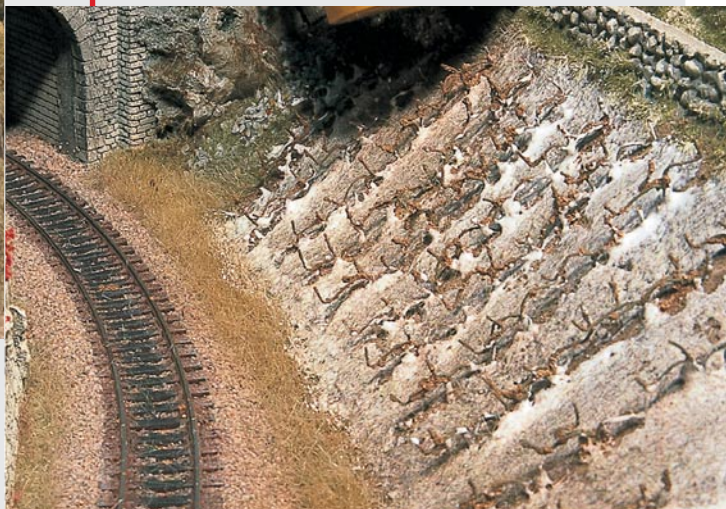


Vorbild oder Modell?

Patrice Hamm hat wieder gezaubert: Sein „Graufthal“-Diorama nach Motiven aus dem heimischen Elsass begeisterte schon in Köln die Messebesucher. Perfekter Gebäude- und Landschaftsbau • ab Seite 62

Zum Wohle!

Weinberg als Anlagenmotiv: Karl Gebele zeigt, wie es gemacht wird. Landschaftsgestaltung für Romantiker als Basis für das „Ladegut Wein“ und zugleich Pilot-Thema einer neuen EJ-Serie
• ab Seite 82



Zement für die Hauptstadt

Was vor 20 Jahren als Sicherung der Rohstoffbasis für umfangreiche Bauvorhaben in Berlin („Hauptstadt der DDR“) verbucht worden wäre, ist heute nur noch ein gewöhnlicher **Zementtransport von Deuna**. Gewöhnlich vielleicht, aber normal? Erstens wird die Eisenbahn im Hauptlauf bis Berlin Greifswalder Straße genutzt, der Lkw übernimmt die Verteilung in und um Berlin, und zweitens fährt seit Jahren eine Privatbahn, nämlich **PE Cargo im Verbund mit Partnern**. Und da gibt es dann doch wieder Parallelen: Die Tätigkeit von Bauarbeitern im Allgemeinen und in Berlin im Besonderen konnte sich einer (ungefragten) publizistischen (propagandistischen) Verwertung gewiss sein. Die heutigen Transporte sind auch im Fokus der (Fach-)Öffentlichkeit – es gibt praktisch keine Fahrzeugbewegung nach und von Berlin Greifswalder Straße, die nicht wenig später in den einschlägigen Internet-Foren dokumentiert wäre • VON DR. UWE KNOBLAUCH



OBER: Obwohl vor weniger als zwei Jahren – am 13. August 2003 – entstanden, ist diese Aufnahme bereits historisch und kann so auch nicht mehr realisiert werden: Nach einer Bedarfsausbesserung im konzerneigenen Werk Neustrelitz (OMB) hat E 94 052 den Bahnhof Greifswalder Straße erreicht, um den

Nacht den Vollzug gebracht haben, Vorspann zurück nach Deuna zu leisten. – GROSSES BILD: Wenn es an 109 028 etwas zu testen gibt, muss sich selbst der 40 Jahre jüngere Taurus mit der Rolle einer geschleppten Wagenlok zufrieden geben – so am 24. August 2004, als kostbarstes Fotografenwetter interessante Reflexionen an beiden Loks unweit des Bahnhofs Bernterode ermöglichte.





Trebbin, südlich des Berliner Außenrings, ist ein Beispiel dafür, dass die Hochbauten vergangener Zeiten heute offenbar keinen Wert mehr darstellen und bei der Neugestaltung der Zugangsstellen nach neuzeitlichem „Corporate Design“ ausgeklammert werden. MTEG-Lok 142 001 aus dem Jahr 1963 dagegen beweist am 21. Juli 2004 vor dem Zement-Leerzug, dass auch im „Alter“ von 40 Jahren noch zeitgemäße Leistungen möglich sind.

Wieso diese Aufmerksamkeit? Eine bis zu 580 Meter lange Schlange aus zementweißen Silowagen der Gattungen Ucs (zweiachsig) und Uacs (vierachsig) ist ein an sich schon fotogener Zugverband. Darüber hinaus sind die Zugloks infolge der Baureihenvielfalt und der Kombinationen immer für eine Überraschung gut.

In den frostfreien Monaten verkehren nachts bis zu fünf Vollzüge in zwei Wochen von Deuna nach Berlin Greifswalder Straße – entsprechend die Zahl der Leerzüge in der Gegenrichtung. Die in EJ 9/2004 (Seite 23) genannten Fahrzeiten sind vom Grundsatz her noch immer gültig. Eine planmäßige Bespannung gibt es deshalb nicht, weil PE Cargo seine Verkehre vorrangig als Sonderzüge realisiert, die mit den Kunden wochenweise geplant werden. Diese Flexibilität als Ausdruck unbedingter Kundenorientierung ist im Übrigen genau der Grund, weswegen die Zementtransporte von Deuna nach Berlin mengenmäßig deutlich „zulegen“ konnten, seit private EVUs dort tätig sind.

Unter Gesichtspunkten der Umlaufoptimierung wird auf die Lokomotiven für „Zementrelation“ Deuna – Berlin zurückgegriffen, die bei PE Cargo oder den Partnerunternehmen gerade frei sind. Sicher ist nur, dass für den bis zu 2400 Tonnen schweren Vollzug eine Hochleistungslokomotive der Typen 182 (Taurus) oder 185 gebraucht wird. Seit bei PE Cargo im Sommer 2004 die Ära der Taigatrommeln beendet worden ist, wird als zweite Maschine häufig auf den Holzroller 109 028 (als Nachfolgerin der betagten E 94 052) zurückgegriffen. Ob diese

Maschine nach der notwendigen Unterstützungsleistung zwischen Sangerhausen und „Blankenheim Trennung“ wieder als Lokzug nach Deuna zurückkehrt oder bis Berlin mitläuft, hängt von den Folgeleistungen beider Lokomotiven ab. Geht der Taurus (oder die 185) beispielsweise von Berlin gleich weiter nach Rostock (Düngemitteltransporte) oder Guben (Koksverkehr), verbleibt die 109 im Zugverband, um den Leerzug ab Greifswalder Straße zu übernehmen. Wird diese Lok aber für den leeren „Braunkohlenstauber“ ab Deuna gebraucht, kommt der Taurus allein in Berlin an und fährt auch den korrespondierenden Leerzug zurück nach Deuna.

Zwei (und mehr) Lokomotiven sind im Leerzug ab Greifswalder Straße immer dann anzutreffen, wenn es Lz-Trassen aus Kostengründen zu vermeiden gilt oder Probe- und Testfahrten durchgeführt werden.

Begleiten wir eine solche Zugfahrt ab Berlin – heute ist 109 028 allein am Zug. Nachdem seitens der PE-Cargo-Rangierlok der Baureihe V 60 die letzten Wagengruppe beige stellt worden ist, kann die Zugfertigung beendet werden. Auch heute wieder ist die maximale Zuglänge von 600 Meter fast ausgenutzt worden, rund 750 Tonnen Zugmasse weist der Bremszettel aus. Fertigmeldung beim Fahrdienstleiter „der Greifswalder“. Da von den Betriebsstellen der Folgestrecke bis Berlin-Lichtenberg, vorbei an dem zu DR-Zeiten überaus bedeutsamen Containerbahnhof Frankfurter Allee, zwischenzeitlich das örtliche Personal abgezogen worden ist, muss der Lokführer eine Vielzahl von Befehlen schreiben, die ihm bzw. dem

Ein bemerkenswertes Konglomerat verschiedener Loktypen war am 23. Juli 2004 im Bf Jüterbog zu bestaunen: ES 64 U2-014 kommt mit dem Zement-Leerzug aus Berlin. Im Zugverband ist V 200.09 dabei, die beim nächtlichen Vollzug als zweite Lok unterstützt hatte. Links steht 212 089 als Alstom-Leihlok, die für Bauzeugsätze ab Deuna aufgenommen werden wird.





Leerzug das Passieren „Halt“ zeigender Signale gestatten.

Ein Achtungssignal, los geht's um „kurz vor zwei“. Der Bedeutungsverlust des Verkehrsmittels Eisenbahn in der ansonsten aufstrebenden Metropole Berlin spiegelt sich in dem Zustand der Anlagen wider: desolat und/oder verlassen – so das traurige Fazit der Fahrt via Berlin-Lichtenberg,

LINKS: Als erster Wagen ist am 12. März 2004 E 94 052 in den Zement-Leerzug eingereicht, es führt ES 64 U2-002 (Berlin Greifswalder Straße). – RECHTS: Ein einzigartiges Bild-dokument vom 18. Dezember 2003: Die beiden E 94 von PE Cargo (ex DR-E 94 052 und ex DB-E 94 051) führen den Leerzug an, dahinter 109 028, noch in den Farben des vorherigen Nutzers. Die Lokführer von PE Cargo warten auf das Umsetzen der Zuglok.

Biesdorfer und Grünauer Kreuz. Dort, wo einmal Geschäftigkeit das Geschehen auf dem Rangierbahnhof Berlin-Wuhlheide

bestimmt hat, herrschen jetzt gespenstische Stille und der morbide Charme des Verfalls. Berlin wird jedenfalls keine Rolle



mehr bei der gern, aber phrasenhaft geforderten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mehr spielen (können).

Nach dem beinahe planmäßigen Halt im Bahnhof Berlin-Schönefeld Flughafen, den mehrere Eisenbahn-Fotografen für Aufnahmen der 109 mit dem Zement-Leerzug nutzen, geht es weiter über den südlichen Berliner Außenring und die „kurze Kurve“ des Abzweigs Genshagener Heide auf die hallesche Schiene, die schon Mitte des 19. Jahrhunderts geschaffene Verbindung vom Anhalter Bahnhof in Berlin nach Wittenberg („Provinz Sachsen“). Nach der grundlegenden Ertüchtigung für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat diese Strecke ihren ursprünglichen, noch zu Wendezeiten erhaltenen Charme einer zweigleisigen Hauptbahn hoher verkehrlicher Bedeutung eingebüßt. Ähnlich einem Windkanal weist der Schienenstrang nach Südwesten; alle (momentan) nicht mehr benötigten Gleise sind abgebunden und teilweise auch entfernt worden. Die vormaligen Empfangsgebäude präsentieren

Das ist eine der „Führen“, die Fotografen schätzen – drei Loks für den Leerwagenzug nach Deuna. Die Erklärung: 221 136 bis 31 wird in Süddeutschland benötigt und legt den ersten Teil der Überführungsfahrt als Wagenlok zurück, ES 64 U2-002 hat den Zug bis Lutherstadt Wittenberg (Bild) gebracht, wo 109 028 dazugekommen ist, um nach erfolgter Bedarfsausbesserung im DB-Werk Dessau einem Belastungstest unterzogen zu werden.



sich als verlassene, graffitiverschmierte Ruinen, deren Fenster und Türen des Erdgeschosses vernagelt oder zugemauert sind. Den DB-Nahverkehrskunden dienen gestalterisch einfallslose Wetterhäuschen auf kurzen Bahnsteigen mit uniformem Verbundpflaster und ebensolchen Stationschildern.

