

Eisenbahn JOURNAL

Oktober
10/2005



Foto-Galerie

Diesel- Paradies Allgäu

Dampf: 03.10 der Bundesbahn

Bahnindustrie: „Velaro“ für Spanien

Anlage: Lobenstein

Diorama: Taunus Quarzit-Werke



(Füllseite)

Land unter

Wir hatten soeben die Seiten mit der Foto-Galerie fertig produziert, als Unwetter und sintflutartiger Regen auch über das Allgäu hereinbrachen. Weite Teile dieser schönen Region, in die wir mit unseren Bildern (nicht nur) Diesellokfans auf ein paar schöne Herbsttage einladen möchten, versanken in Wasser, Schlamm und Geröll. Und mittendrin war auch die heile Eisenbahnwelt aus den Fugen geraten. Mehrere Tage konnte die Allgäu-Magistrale München–Lindau südlich von Kempten nicht passiert werden, gleich an mehreren Stellen völlig zerstört wurde die Strecke Immenstadt–Oberstdorf, die nun voraussichtlich erst Mitte Oktober wieder befahrbar ist.

Noch härter traf es das Werdenfeller Land. Bereits zum dritten Mal seit 1999 und schlimmer als je zuvor schwoll die Loisach bei Eschenlohe zum reißenden Fluss an. Auch Garmisch-Partenkirchen meldete fast einen Tag Land unter. Die Strecke München–Mittenwald–Innsbruck wurde zwischen Murnau und Garmisch dabei schwer in Mitleidenschaft gezogen und ist nun bis auf Weiteres gesperrt.

Gegenüber dem, was sich nur wenige Tage später in einem ganz anderen Teil der Welt ereignete, war das Hochwasser in Süddeutschland, so verheerend es sich verschiedenorts auch ausgewirkt hat, aber vergleichsweise – man muss es so sagen – harmlos. Was sich infolge des Hurrikans „Katrina“ in einigen Südstaaten der USA abspielte, rückte nicht nur die erst acht Monate zurückliegende Tsunami-Katastrophe in Südostasien wieder ins Bewusstsein – nein, jetzt zwangen sich sogar apokalyptische Assoziationen unweigerlich auf: New Orleans, das Pompeji des Mississippi-Delta. Hier ging es um mehr als hereinbrechende Wassermassen, beschädigte Häuser, Straßen oder Bahnstrecken. Hier war eine ganze Stadt und ihr weites Umland am Versinken. Zwar konnten der brachialen Naturgewalt noch viele Menschen entkommen,

gleichwohl wurde mit zahlreichen Todesopfern gerechnet – hunderte, tausende? Insgesamt verloren in der verwüsteten Region mehr als eine Million Menschen ihr Hab und Gut. Bis zu einem halben Jahr wird es dauern, um allein das Wasser aus New Orleans, das zur Geisterstadt mutierte, abzupumpen. Und was kommt dann?

Neben dem blanken Entsetzen über das Geschehen ereilten uns Mitteleuropäer schon erste weltweite Folgen der Katastrophe: Infolge der angespannten Lage auf den internationalen Ölmärkten kletterten Benzin- und Dieselpreise in Deutschland Anfang September auf Rekordhöhen. Experten prognostizierten sogar einen weiteren Anstieg über 1,50 Euro für den Liter Superbenzin hinaus. Eine weltweite Energiekrise wurde ebenfalls in den Bereich des Möglichen gerückt. Nun sind steigende Spritpreise zwar nichts Neues, aber noch nie war der Anstieg in kürzester Zeit so dramatisch. Ebenso in rekordverdächtige Höhen zu schnellen schien in der Folge auch die Zahl der Autofahrer, für die die Grenze des Zumutbaren erreicht ist. Schenkt man den Bekenntnissen zum nunmehr unausweichlichen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel Glauben, stehen womöglich völlig neuartige Probleme bevor: Werden DB AG und Privatbahnen sowie innerstädtische Verkehrsbetriebe einen ungeahnten plötzlichen Fahrgastansturm bewältigen können? Gleichzeitig stellt sich im Falle einer Energiekrise auch die Frage, welche Folgen dies für den Bahnverkehr an sich hat. Sicher werden wir in der nächsten EJ-Ausgabe an dieser Stelle neue Erkenntnisse zu längerfristigen Folgen des Katastrophenmonats August haben.

Auch der angesichts der Ereignisse fast etwas in den Hintergrund geratene Bundestagswahlkampf ist dann ausgefochten. Ob – ähnlich wie 2002 – all diese Naturkatastrophen den Wechselwillen der Wähler ja doch in letzter Sekunde wieder gebremst haben ...? **GZ**



TITELBILD: Mehr denn je sind die Strecken im Allgäu heute ein wahres Mekka für den Dieselfan. Denn wo einst 218-Monotonie vorherrschte, gibt es heute eine kaum für möglich gehaltene Vielfalt an Loktypen und Triebwagen. Sogar die schweren Sechssachser der Baureihe 232 & Co. sind inzwischen planmäßig hier unterwegs. Und wenn dann fallweise noch Umleitergüterzüge durchs Allgäu geleitet werden, führt an den „Großrussen“ ohnehin kein Weg vorbei. So auch kürzlich im August, als wegen einer Sperrung der Arlbergstrecke Güterzüge via Kempten oder Memmingen nach bzw. von München geführt wurden – hier ein sogar mit 232-Doppeltraktion bespannter „Umleiter“ zwischen Kießlegg und Leutkirch. FOTO DAVID HRUZA

Vorbild

Galerie

Vielfalt im Diesel-Paradies Allgäu **6**

Dampflok-Porträt

Phönix aus der Asche: 03.10 der Bundesbahn **12**

Moderne Bahn

ICE 3 alias „Velaro“: Triebzüge für Spanien **22**

Diesellok-Porträt

Nordische Dauerläufer: 25 Jahre Di4 der NSB **24**

Strecken-Jubiläum

Niddertalbahn: Lieschen wird 100 **32**

Essay

Der Geschichts-Bahnhof Forst **34**

BAHN-NOTIZEN

Lok-News, Dispo-189 in Slowenien, Per Rail zur „Sail“ etc. **40**



Phönix aus der Asche

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es für die Baureihe 03.10 der DB für einige Zeit nochmals eine neue, glanzvolle Zukunft • ab Seite 12

Nordische Dauerläufer

Sind sie Prototypen oder eine Kleinserie? Auf jeden Fall handelt es sich bei den 1980 von Henschel gebauten fünf Di4 der Norwegischen Staatsbahnen um einen bemerkenswerten Loktyp, der nun 25-jähriges Dienstjubiläum hat • ab Seite 24



Modell

Anlagen-Porträt Lobenstein	54
Zugbildung High noon	62
Anlagenporträt H0 Landleben	66
Anlagenbau „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 7 Bahnhof Ibachsmühle	74
Neues Lokmodell Bayerische Langläuferin	78
Anlagenbau „Goldener Oktober“, Folge 3 Straßen und Gebäude	80
Basteln Doppelt vernetzt	84
8. Modellbauwettbewerb / Folge 14 Links und rechts vom Bahndamm	86
Betriebsdiorama H0 Der Stoff, aus dem die Straßen sind	90
Anlagenbau Bahn und Schiff	94
Digital Decoder unter der Lupe	96

Rubriken

Editorial	3
MODELL-NEUHEITEN	
Di4 in H0, RhB-Dampflok G 4/5 in G von Brawa	48
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVDs etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

CARL BELLINGRODT/ARCHIV EJ, JÜRGEN HÖRSTEL, EJ/HELGE SCHOLZ (2)



Lobenstein

Von hier aus ging es in die Hölle! Nicht wie Sie denken – von Lobenstein aus starteten die **Züge ins Höllental**. Das ist längst Geschichte, aber im Modell wieder zu erleben • ab Seite 54

„Goldener Oktober“

Karl Gebele berichtet in diesem Artikel über die Gestaltung der herbstlich gefärbten Vegetation. **Das herbstliche Farbenspiel** der Natur ist wunderschön und viel zu selten auf Modellbahnanlagen zu sehen • ab Seite 80



Vielfalt im Diesel-Paradies

Die Bahnstrecken im schönen Allgäu, allen voran die klassische **Allgäubahn** München–Kempten–Lindau, sind heute wie kaum ein anderes nicht elektrifiziertes, regionales Netz von enormer Abwechslung beim Triebfahrzeugeinsatz geprägt. Wo noch vor wenigen Jahren 218-Monotonie vorherrschte, geben sich heute sogar moderne Privatbahn Dieselloks und betagte „Großrussen“ ein Stelldichein. Die altgedienten „Platzhirsche“ indes machen sich immer rarer. Ein Bilderbogen dokumentiert die Entwicklung der letzten Jahre.





Mit dem Allgäu-Express (ALEX) des Betreibers EuroThurbo hat der Reisezugverkehr zwischen München und Oberstdorf ein neues Format. An einem Septembermorgen 2004 passiert die Siemens-Dispolok ER 20-008 mit einem ALEX kurz nach Nebelauflösung die klassische Fotostelle bei Martinszell.

Im Juli wurden die 218-Leistungen auf der Strecke München-Lindau weiter ausgedünnt, mehr und mehr 612er halten Einzug. An einem schönen Augustabend 2004 passiert 218 342 den ehemaligen Bahnhof Ratholz mit einem RE nach Lindau.





Nicht lange währte der Einsatz der Baureihe 605 in der Relation München–Lindau–Zürich. Hier rollt im Sommer 2002 einer der „Diesel-ICE“ östlich von Buchloe Richtung München.



Der schönste Abschnitt der Allgäubahn zwischen Kempten und Lindau führt durch zahlreiche malerische Ortschaften. Eine davon ist Wiedemannsdorf östlich von Oberstaufen, die 218 467 mit einem RE nach Lindau hier durchfährt.



Die neuen VT 642 sind nach anfänglichen Problemen mittlerweile auf allen Allgäustrecken etabliert. Als RE nach Lindau ist hier im Winter 2003 eine Garnitur am Niedersonthofener See unterwegs.



Die Triebwagen der Baureihe 628.0 haben im Allgäu bereits den Dienst quittiert. Im Sommer 1993 zeigte sich einer der Vorserienzüge in neuen Farben, hier beim Weiler Zell nahe Oberstaufen.

Auch immer seltener sind die 628.2 seit einiger Zeit anzutreffen. Ende Oktober 2003, als es einen frühen Wintereinbruch gab, ist hier eine Einheit als RB nördlich von Immenstadt auf dem Weg nach Kempten.

Güterverkehr ist im Diesel-Paradies eine Seltenheit. Waren vor einigen Jahren noch 215er und V 100 zu sehen – hier gemeinsam auf der Günzacher Steige im Herbst 1997 – sind heute fallweise 232 mit Ölzügen im Einsatz.



Ob die 218-Doppeltraktionen die EuroCity-Züge in die Schweiz auf der Allgäustrecke bzw. über Memmingen noch länger bespannen, ist fraglich. Mit einem solchen EC-Zug durchfahren im September 2004 die 218 445 und 432 den Ort Heimenkirch.

