

Eisenbahn JOURNAL



DB-Dieselloks:

- V 200.0-Abschied vor 20 Jahren
- Dauerbrenner 218?

Alpenbahn:

150 Jahre Semmering-Strecke

Modell:

Modernes Diesel-Bw in H0



Verkaufsfrust – Einkaufslust

Nun scheint auch den als rezessionsresistent gelobten Modellbahnfreunden die Lust am Konsum vergangen zu sein. Klagten die Modellbahnhändler vor einem Jahr „nur“ über schleppenden Umsatz, so standen sie sich heuer oft tagelang alleine im Laden die Beine in den Bauch. Und wenn sich mal ein Kunde herein verirrt, so kaufte der sich eine Billig-Lok oder einen Gebäudebausatz und machte um das soundgespickte Luxusmodell mit Blink- und Quietschfunktion einen zwar engen, aber dennoch deutlichen Bogen. Keine Frage: Angesichts ständigem als „Zuzahlung“, „Selbstbeteiligung“ oder „private Vorsorge“ schöngeredetem Abkassiertwerden bleibt auch dem Modellbahnbegeisterten Bürger immer weniger im Geldbeutel – selbst wenn er noch nicht die zweifelhaften Freuden einer „Freistellung“ genießen kann.

Natürlich ist es noch zu früh, 2004 zum Katastrophenjahr zu erklären. Schließlich ist bis dato noch keine der in Nürnberg angekündigten Formneuheiten ausgeliefert worden, die normalerweise die Leute in die Läden locken. Doch können sich Handel und Industrie der Tatsache nicht verschließen, dass die Jahre stetigen Wachstums vorerst vorbei sind. Wie in der übrigen Wirtschaft auch ist Sparen daher Trumpf.

Während Händlern jedoch nicht viele Möglichkeiten bleiben, ihre Kosten zu senken, suchen die Hersteller ihr Heil vermehrt in der Flucht – nach China oder in andere Länder, die mit niedrigen Löhnen locken. Auch Ungarn ist ein solches Land. Im dortigen Werk zahlt Märklin nach eigenen Angaben ein Fünftel der Lohnkosten, die am Stammsitz in Göppingen anfallen.

Um dort dennoch wettbewerbsfähig zu bleiben, haben sich Firmenleitung und Betriebsrat darauf geeinigt, dass in den Bereichen Produktion und Logistik bei Bedarf statt 35 nur 30 Stunden pro Woche gearbeitet werden darf. Zwar kostet das die betroffenen Beschäftigten rund 14 Prozent vom Lohn. Doch diese Kröte schmeckt allemal besser als der alternativ drohende Verlust von 300 Stellen. Sie sind nun bis 2008 gesichert. Voraussetzung ist freilich, dass sich die Auftragslage nicht drastisch verschlechtert und die Produktivität im Werk Göppingen um 15 Prozent verbessert werde. Die Firma baut also vor – für noch schlechtere Zeiten. Wer ist der Nächste?

Die sind für die Belegschaft von Lima in Vicenza bereits angebrochen. Seit 31. März gilt dort „Kurzarbeit Null“, die Maschinen stehen still. Lediglich das Telefon ist noch besetzt. So soll ein exakter wirtschaftlicher Abschluss möglich werden, um die seit Juli 2003 in Konkurs befindliche Firma verkaufen zu können. Als Interessent aus der Branche ist derzeit nur die britische Hornby Group aufgetreten (siehe April-Journal). Ihr wären Formen und Marken der Italiener acht Millionen Euro wert. Mit Loks und Wagen „made in China“ möchte sie dann den französischen und italienischen Modellbahn-Markt erobern sowie ein starkes Standbein in den USA gewinnen. Ende März setzte Hornby noch eins drauf und kaufte für 7,9 Millionen Euro Spaniens größten Modellbahnhersteller Electrotren.

Mit ihrer shopping-tour mausern sich die ertragsstarken Briten zu direkten Konkurrenten hiesiger Produzenten auf wichtigen Absatzmärkten. Doch Roco & Co. nehmen's gelassen. Sollte Hornby bei Lima zum Zuge kommen, dürfte die Firma erst in etwa eineinhalb Jahren fähig sein, den Markt mit Lima-, Rivarossi- oder Jouef-Modellen zu versorgen. Eine Frist, die man für nutzen will.

CHRISTOPH KUTTER



Titel: Die V 200.0 zählen zu den markantesten Loktypen, die je auf deutschen Gleisen rollten, und markierten Mitte der 1950er-Jahre den Beginn der mittelschweren Dieseltraktion bei der Deutschen Bundesbahn. Sie waren rund 30 Jahre im Einsatz, bis es im Juni 1984 galt, von den letzten ihrer Reihe Abschied zu nehmen. Zu den letzten Refugien der „Runden“ zählten norddeutsche Flachlandstrecken. Eine der letzten Aufgaben waren dabei Eilzugleistungen auf der Strecke Cuxhaven–Stade–Hamburg. Am 8. August 1983 bespannte 220 065 den E 3430, hier im Bahnhof Himmelpforten.

BILD: HÖRSTEL

Vorbild

Moment-Aufnahmen	
Damals am Bahnsteig	6
Strecken-Porträt	
Alpenbahn-Pionierin: 150 Jahre Semmeringbahn	8
Diesellok-Historie	
V 200.0: Die letzten Jahre der „Runden“	16
Diesellok aktuell	
Dauerbrenner 218: Generationswechsel vertagt	20
Dampf aktuell	
„Frühlingsdampf“ um Zeitz	26
DR-Historie	
Ludmillas Glanznummern	30
Schweiz	
Regionalverkehr Mittelland: Erwachsene Kleinbahn	32
Ellok aktuell	
IORE-Loks: Erzbahn-Riesen komplett	36
Strecke aktuell	
Bahrebach-Viadukt: Kunstvoll unterfahren	42



150 Jahre Eisenbahn über den Semmering:

Die älteste Gebirgsbahn Europas stellt nach wie vor eine wichtige Alpenquerung dar und nimmt heute den Rang eines Weltkulturerbes ein. – Ein Strecken-Porträt

• ab Seite 10



218 als Dauerbrenner:

Vor 25 Jahren wurde die letzte 218 geliefert. Bis heute ist kein Nachfolgetyp in Sicht. – Zur Situation ein Bericht

• ab Seite 20

Modell

H0-Anlage Betriebswerk ohne Dampf	54
8. Modellbau-Wettbewerb, Folge 3 Rhätisch Rundrum	60
H0-Diorama als Schaustück Der Trecker im Teich	66
H0-Umbau BR 91.20 Die etwas andere T 9	70
Modellbahnbau nach Vorbild Per Aspera ad Astra	74
Serie: Anlagenbau in Z Planung, Unterbau, Trassenbau	76
Abwechslung durch Kitbashing, Folge 6 Kleiner Bahnhof in Franken	82
Bausatz der 99.64 in 0e von Henke Es muß nicht immer Messing sein	86
Landschaftsbau Der Tunnel von Rittersgrund	88
Neues Produkt Wasser-Imitat von Heico	92
Bastelpraxis Mittelleiter-Tarnung, Birken-Fels und Z-Lampen	94

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	44
Modell-Neuheiten	48
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:
ECKERT, KOSCHINSKI, HAUG, KNOBLAUCH



Klein & fein: Schau-Diorama „Der Trecker im Teich“.
Von Wolfgang Langmesser.
• ab Seite 66



Tunnel im Bogen:
Wie man Portal und Röhre eines im Gleisbogen liegenden und
von beiden Seiten einsehbaren Tunnels gestaltet, zeigt
Hans Knoblauch
• ab Seite 88



Damals am Bahnsteig

TEXT UND BILDER VON UDO KANDLER

Es waren oft die vielen Kleinigkeiten am Rande der Eisenbahn, die ganz still und leise von der Bildfläche verschwanden, ohne dass dies sonderlich registriert wurde. Wer schon hat die ehemals alltäglichen Randerscheinungen bewusst wahrgenommen, um etwa den Wandel im Bahnhofsbereich bemerkt zu haben? Nicht selten bedarf es des Anstoßes alter Fotografien, um der Veränderungen überhaupt gewahr zu werden.

Oft sind es auch nur die abgebildeten Menschen, die Erinnerungen an Modetrends früherer Tage wachrufen, die wir allzu gerne mit bestimmten Epochen und persönlichen Erinnerungen assoziieren. Dennoch wird eines beim Betrachten alter Aufnahmen unumwunden sichtbar: Es hat sich en détail viel verändert. Selbst im ländlichen Raum zeigte die Bahn einmal serviceorientierte Präsenz. Und sei es der Fahrkartenschalter mit Gepäckaufgabe. Koffer, die der Fahrdienstleiter höchstselbst an die Bahnsteigkante schleppte, um sie dem Zugführer des nächsten Schienenbusses zu übergeben und umgekehrt genauso Gepäckstücke in Empfang zu nehmen. Ganz zu schweigen vom Angebot des Express- und

Stückgutverkehrs, mitunter bis in den entlegensten Winkel Deutschlands hinein, es brauchte halt nur ein Gleis dorthin zu führen. Was sich nicht unter den Arm klemmen ließ, wurde vom Gepäckabteil auf den hölzernen Handkarren geladen, der beinahe auf jeder Bahnstation zum festen Requisite gehörte. Wo es das Aufkommen erlaubte, war ebenso die Variante des akkubetriebenen Gepäckkarrens gegenwärtig. All die Szenen sind aus dem Erscheinungsbild der modernen Bahn gänzlich verschwunden, der Eisenbahnalltag ist einförmiger geworden.

Viele Serviceleistungen sind schon unter der Ägide der Deutschen Bundesbahn zielstrebig abgebaut worden und der Faktor Mensch hat in vielen Bereichen seit langem seine Berechtigung verloren. Auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn wurde dieser Wandel geradezu im Zeitraffer vollzogen. Kaum weniger nachhaltig hat es die Infrastruktur getroffen, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht allorten drastisch zurückgenommen wurde. Die Funktion des soliden Empfangsgebäudes mit entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten für den Reisenden ist allenfalls einem schnöden Unterstand gewichen, wie man ihn von der Bushaltestelle her kennt. Die standardisierte Lösung durch einen „DB-Pluspunkt“ kann vordergründig als kundengerechte Variante gewertet werden.

Derartige Unterstände sind beinahe schon salonfähig geworden, zumal der Bahnnutzer von heute kaum mehr Ansprüche zu stellen wagt – vielmehr muss er froh sein, wenn die Bahn bestimmte Orte überhaupt noch anfährt. Einst fanden sich derart primitive Unterstellmöglichkeiten, beispielsweise in Gestalt einer simplen Wellblechbude, lediglich auf dem Land an schwach frequentierten Haltepunkten fernab der Zentren.

Vorbei die Zeiten, da man allorten seinen Blick über die belebte Bahnstation schweifen lassen konnte, um sich allenthalben an den vielen liebenswerten Kleinigkeit „festzusehen“. Das Warten auf den Zug gestaltet sich mitunter kurzweilig. Heute ist dies ungleich schwerer, fehlen schlichtweg markante Bezugspunkte. Der morbide Charme alter Bahnanlagen ist gänzlich verfliegen. Ist es nicht längst so, dass man beim Betreten einer an sich fremden Bahnstation das Gefühl hat diese längst zu kennen und irgendwo alles schon gesehen zu haben? □



Karpfham, 5. Juni 1979

Altenfeld, 4. Juni 1983

Adenau, 19. September 1981



Ein Bilderbogen aus einer Zeit, als es noch keinen „DB-Pluspunkt“ gab und man statt Fahrkartenautomaten auch auf kleinen Bahnhöfen noch leibhaftige Bahnbeamte antreffen konnte – als vor allem diese Stationen in der Region noch größtenteils unverwechselbaren Charme besaßen.



Bad Bodendorf, 31. Mai 1981

Waging, 15. Mai 1981

Bad Brückenau, 3. Juni 1983

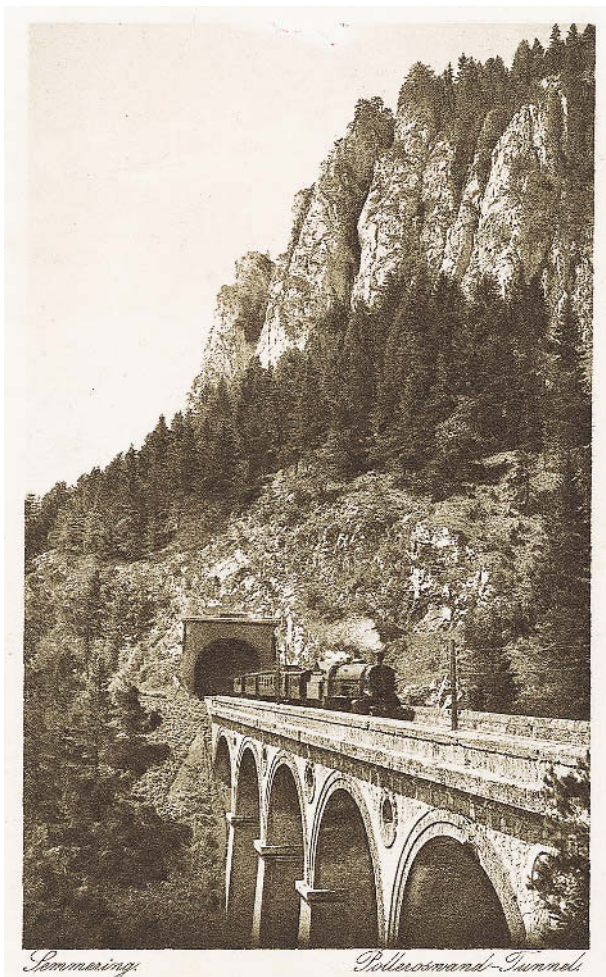
LINKE SEITE OBEN: Hilders, 11. Juni 1984



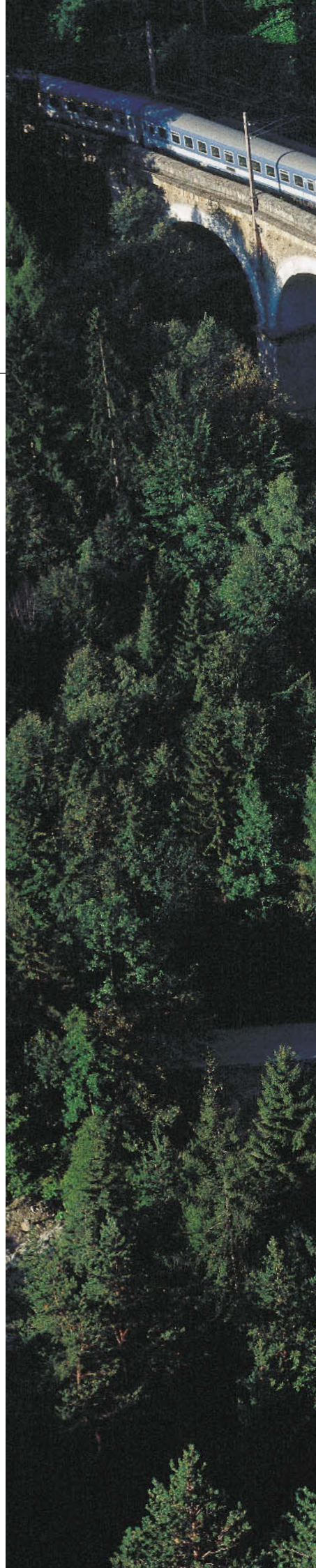
Alpenbahn- Pionierin

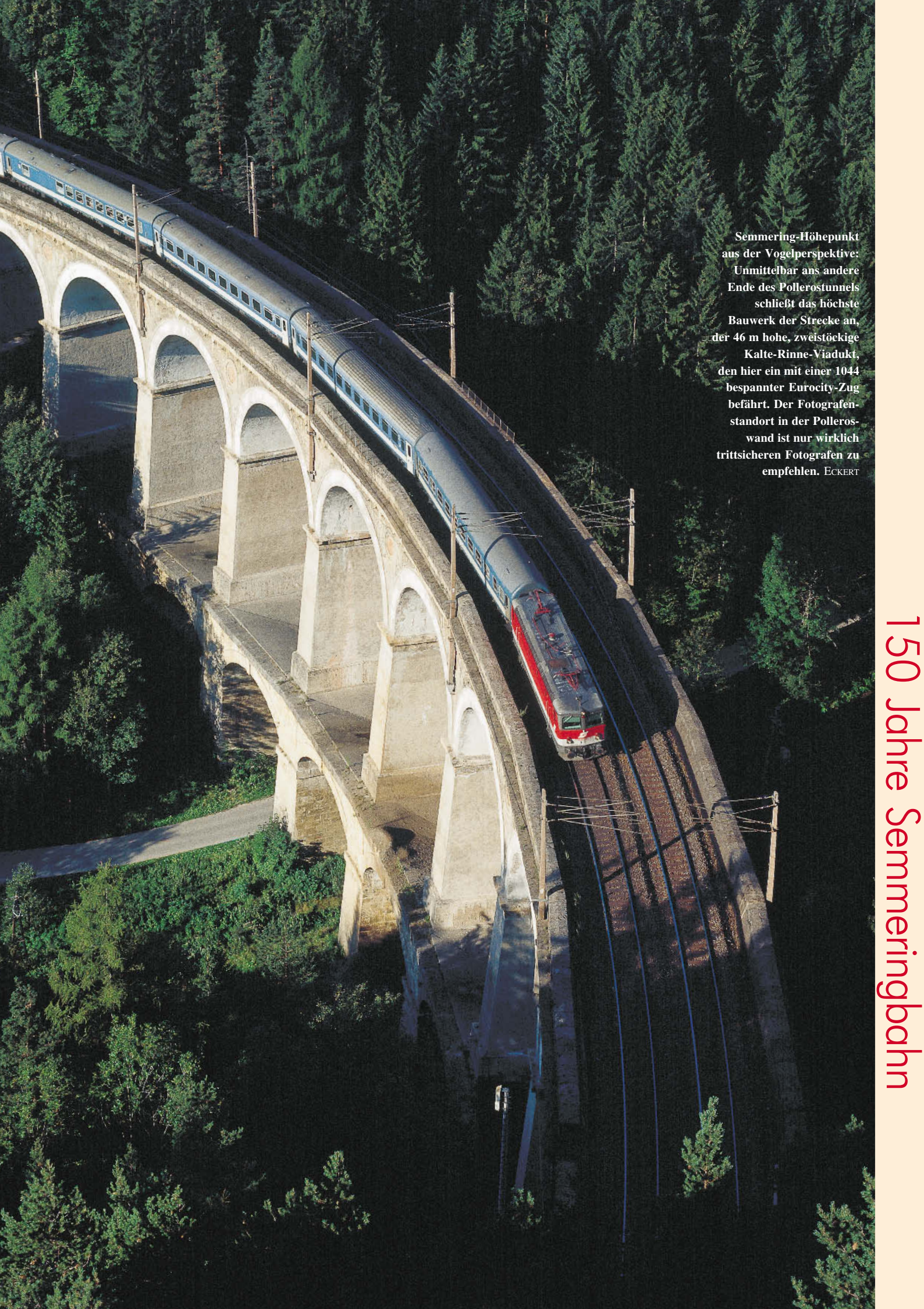
Genau vor 150 Jahren, am 15. Mai 1854, fuhr der erste durchgehende Zug zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag. Mit dem Bau der Bergstrecke der österreichischen Südbahn war am Semmering **die erste Gebirgsbahn Europas** errichtet worden. Ihrer geschichtlichen Bedeutung entsprechend steht die Strecke heute im Rang eines Weltkulturerbes.

TEXT VON
TOBIAS VANICEK



Ansichtskarte aus dem Jahr 1924: Eindrucksvoll hat der Fotograf die unterhalb der Polleroswand liegende Tunnelausfahrt auf das Krauselklause-Viadukt mit einem von einer Lok der Reihe 80 geführten Zug festgehalten. ARCHIV WUNSCHEL





Semmering-Höhepunkt
aus der Vogelperspektive:
Unmittelbar ans andere
Ende des Pollerostunnels
schließt das höchste
Bauwerk der Strecke an,
der 46 m hohe, zweistöckige
Kalte-Rinne-Viadukt,
den hier ein mit einer 1044
bespannter Eurocity-Zug
befährt. Der Fotografen-
standort in der Polleros-
wand ist nur wirklich
trittsicheren Fotografen zu
empfehlen. ECKERT

Letztes großes Brückenbauwerk auf der Nordrampe der Semmeringbahn ist der Viadukt über den Adlitzgraben. Er misst 151 m in der Länge und überspannt den unteren Adlitzgraben. Ein Güterzug mit einer Zuglok der Reihe 1044 und Vorspann durch die Reihe 1042 ist auf der Bergfahrt in Richtung Passhöhe. Die Aufnahme entstand aus dem Helikopter heraus. ECKERT



Ansichtskarte vom Dampflokbetrieb mit einer 170 um das Jahr 1900.

ARCHIV WUNSCHEL

Als Semmeringbahn wird die bekannte Bergstrecke der Südbahn Wien–Triest bzw. Wien–Graz–Laibach zwischen Gloggnitz und Mürzschlag bezeichnet. Der für technische Neuerungen aufgeschlossene Landesfürst Erzherzog Johann hatte bereits in den 1830er-Jahren in Anlehnung an die Pferdeisenbahn Linz–Budweis eine Bahnlinie von Wien nach Triest ange-regt. Erste Trassenstudien wurden 1837 in Auf-trag gegeben. Die Überwindung des Semmering-Gebirges stellte hohe Anforderungen an die Planer, gab es doch damals für ein solches Vorhaben noch keine Vorbilder.

Carl Ritter von Ghega, der sich sowohl als Straßenbauingenieur in Italien als auch bei der Planung der österreichischen Nordbahn verdient gemacht hatte, wurde mit den Planungen beauftragt. Konkurrierende Vorschläge, die eine Trasse mit 37 ‰ sowie einen Basistunnel zwi-

schen Prein und Kapellen im Mürztal vorsahen, kamen nicht zum Zug. Ghega erarbeitete zwei Projekte und stellte diese 1847 vor. Im Revolu-tionsjahr 1848 erteilte Freiherr von Baumgartner den Auftrag zum unverzüglichen Bau, der gleichzeitig an mehreren schwierigen Stellen begann. Wegen Geldknappheit und geologi-schen Schwierigkeiten sowie der angeblichen Verschleuderung öffentlicher Mittel wurde der Bau angeprangert. Am meisten zu schaffen machten während der Arbeiten jedoch Unfälle, vor allem aber auch Krankheiten wie Cholera und Typhus, für die es damals noch keine Medi-kamente gab.

Der Bau umfasste 15 Tunnel sowie 16 Viaduk-te. Die ersten durchgehenden Probezüge führte die Lok „Lavant“ am 23. und 24. August 1853. Schließlich verkehrte der erste durchgehende Güterzug am 15. Mai 1854. Knapp zwei Monate