

Dezember
12/2005

Eisenbahn JOURNAL



Wintermärchen im Bahnhof „Trossingen“



DAS INFERNO VON NÜRNBERG

• ab Seite 6



Dampf: 01 1100 – ein „Lok-Lebenslauf“

Elloks: Baureihe 181.2 – letzter Akt

Vorbild + Modell: G 4/5 der Rhätischen Bahn

(Füllseite)

Roco-Reformation

Als Martin Luther 1521 auf den Reichstag nach Worms geladen wurde, begegnete er dort nicht allein dem im November-Journal zitierten Georg von Frundsberg. Vor den versammelten Größen des Reiches wegen seiner als ketzerisch betrachteten Reformationsthesen in die Mangel genommen, weigerte er sich, diese zurückzunehmen. Seinen Standpunkt soll er der Legende nach mit dem Spruch bekräftigt haben „hier stehe ich und kann nicht anders“.

Auch dieses Wormser Wort lässt sich trefflich auf die Firma Roco ummünzen: Nach der Juli-Pleite stand sie da und konnte nicht anders als werkeln, sparen und hoffen. Hoffen vor allem, dass beim im Rahmen des Insolvenzverfahrens anstehenden Verkauf der Vermögenswerte der alten Roco Modellspielwaren GmbH keiner mehr bieten würde als der Eigentümer von neu-Roco, der Salzburger Raiffeisenverband.

Am 20. Oktober war Termin – und die Hoffnung hat sich erfüllt: Roco, korrekt gesagt, die „Modelleisenbahn GmbH“ ist jetzt im Besitz ihrer eigenen Produktionsmittel. Bis dahin hatte die Firma Formen, Maschinen, Patente und Fabriken ja lediglich auf Grund eines Vertrags mit dem Masseverwalter nutzen können. Wären diese wegen eines höheren Gebotes beispielsweise an einen Investor aus Fernost gegangen, stünde die Modelleisenbahn GmbH jetzt ohne Produktionsmittel und Markenrechte da, also auch ohne Zukunft.

Diese Bedrohung ist jetzt vom Tisch, rechtzeitig vor dem Weihnachtsgeschäft. 18,2 Millionen Euro hat der Raiffeisenverband gezahlt, übrigens als letztlich einziger Bieter von angeblich acht Interessenten. Weitere sieben Millionen kostet das Warenlager. Das Engagement der Bank ist aber nicht verwunderlich.

Mit Forderungen von 25,7 Millionen Euro ist sie selbst der größte Gläubiger der insolventen Firma. Noch einmal 27,3 Millionen verteilen sich auf knapp 880 andere Gläubiger. Zum Teil hat man hat also an sich selbst gezahlt. Nun ist wieder zusammen, was zusammengehört und der Raiffeisenverband kann darauf hoffen, dass aus den Ruinen der heuer größten Firmenpleite Österreichs neues Leben erblüht.

Erste Erfolge kann das Roco-Management vorweisen: Nach eigenen Angaben hat die Firma in ihren ersten drei Monaten acht Millionen Euro umgesetzt und schwarze Zahlen erwirtschaftet. Die Verlagerung von Werkzeugbau und Produktion in die Werke Gloggnitz und Banska Bystrica könne bis Ende Januar 2006 abgeschlossen werden. Ist auch die Logistik in die Slowakei umgezogen, will sich die Firma ein neues, kleineres Zuhause suchen. Hallein ist dann passé. Auch für den Kunden erfreulich ist die Nachricht, dass es gelungen sei, die vor dem Konkurs aberwitzig hohe Reklamationsquote um 95% zu senken.

Gelingt es der Modelleisenbahn GmbH, dauerhaft Tritt zu fassen, so winken dem Raiffeisenverband nicht nur abschöpfbare Überschüsse: Eine wohlgenährte fleißige Legehennen bringt auf dem Markt mehr als ein gerupftes Huhn. Denn auf ewig wird sich die Bank sicher nicht als Unternehmerin betätigen wollen.

Auch wenn es angesichts der Verwurzelung Rocos im erzkatholischen Salzburger Land historisch nicht ohne Pikanterie ist, so könnte der Roco-Restbelegschaft durchaus Martin Luther als Beispiel dienen: Kam der nach ein paar harten Jahren (Stichwort: Wartburg) mit seiner „Firma“ nicht ganz groß raus? Und ist diese nicht noch heute weltweit erfolgreich aktiv? Eigentlich keine schlechte Perspektive!

CHRISTOPH KUTTER



TITELBILD: Ob die Natur den kommenden Winter wieder „richtig“ hinkriegt, wissen wir nicht. Als Modellbauer hat man es da wesentlich leichter. Das Gebäude, auf das BRUNO KAISER die weiße Pracht hat rieseln lassen, ist Fallers Hauptneuheit in H0, der Bahnhof „Trosingen“. Über den Bausatz und sein Vorbild berichten wir ab Seite 90. – Doch auch die Lokomotive vor dem Gebäude ist bemerkenswert: Eine 78er mit Wendezug-Einrichtung. Um sie zu bauen, benötigt man ein (Bastel-)Wochenende und unseren Umbaubericht auf den Seiten 70 bis 72.

Vorbild

THEMA DES MONATS	
Der Brand im Bw: Inferno in Nürnberg	6
DAMPF	
Plandampf: Regen-Spektakel mit Lichtblicken	10
01 1100: Neuer Kessel zum 65. Geburtstag	20
BETRIEB AKTUELL	
Dieselloks im Fernverkehr: EuroRunner statt 218?	18
Uelzen–Göttingen: „metronom“ startet durch	26
181.2 der DB AG: Vor dem letzten Akt	36
MUSEUMSBAHN	
„Bahnpark Augsburg“: Ein etwas anderes Museum?	28
NEUE FAHRZEUGE	
„TRAXX DE“: Diesellok auf 185-Basis	34

Vorbild und Modell

DAMPFLOKPORTRÄT / NEUES MODELL	
RhB-G 4/5: Rauchzeichen am Bündnerhimmel	46
G 4/5 in 1: 22,5: Brawas Premiere im G-Maßstab	48



Neuer Kessel zum 65. Geburtstag
Seit 1975 fehlt das Betriebsbuch der 01 1100. Neue Quellen ermöglichen nun, ihren interessanten „Lebenslauf“ nachzuzeichnen • Seite 20

Vor dem letzten Akt

Seit rund 30 Jahren verrichten die **Zweifrequenz-Loks der DB-Baureihe 181.2** ihre Dienste im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich und Luxemburg. Nun steht das Ende ihrer Einsatzgeschichte bevor
• Seite 36



Modell

ANLAGENPORTRÄT	
Diehmeltalbahn/Teil 2: Hauptsache originalgetreu	58
8. MODELLBAUWETTBEWERB/FOLGE 15	
Diorama in H0: Zu Kaisers Zeiten hoch im Norden	66
FAHRZEUGBAU & BASTELPRAXIS	
Baureihe 78 als Wendezuglok	70
„Arbeitender“ Radlader in N	88
ANLAGENBAU	
„Die Modell-Kleinbahn“/Teil 9: Das Bw Bossel	74
Goldener Oktober/Teil 6: Betonstraße und Feldweg	84
ANLAGENPLANUNG	
Bahnhof im Meer: Doppel-Solo für Norddeich Mole	78
TITEL-THEMA	
„Trossingen“ im Diorama: Fast ein Wintermärchen	90
DIGITAL	
Decoder unter der Lupe: Lastgeregelte für DCC/3	96

Rubriken

Editorial	3
BAHN-NOTIZEN	42
MODELL-NEUHEITEN	52
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:

C. BELLINGRODT/SLG. CLAUS, UDO KANDLER, KARL GEBELE, CHRISTIAN GERECHT



Straße mal anders

Wer asphaltierte Fahrwege langweilig findet und keine Lust hat, Pflastersteine selbst zu ritzen, sollte diese Folge von „Goldener Oktober“ nicht verpassen:

Betonstraßen sind vorbildgerecht und schnell gebaut

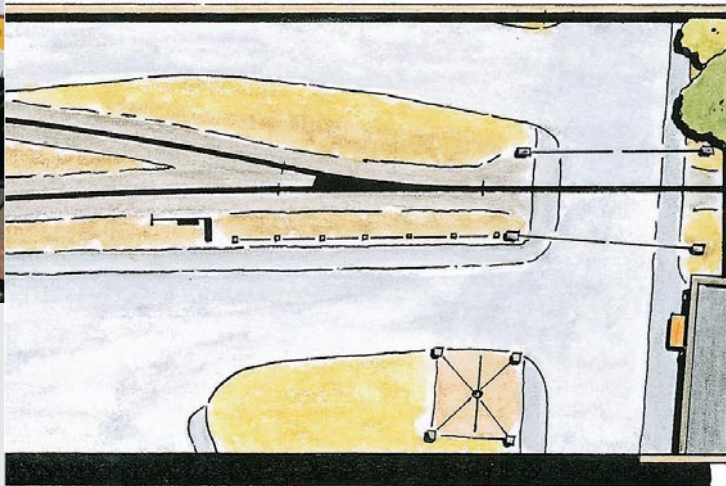
• ab Seite 56

Lang & schmal

Haben Sie in Ihrer Wohnung einen „Schlauch“ als Gang oder ein langes schmales Zimmer? Dann haben wir die richtigen Anlagenvorschläge für Sie:

„Doppel-Solo für Norddeich Mole“!

• ab Seite 78



Inferno in Nürnberg

Autofahrer auf dem Frankenschnellweg sind die Ersten, die es sehen und die Feuerwehr alarmieren: **Der Ringlokschuppen der DB in Nürnberg-Sündersbühl brennt lichterloh**, ein flammendes Inferno vernichtet unersetzliche Museumsfahrzeuge

• VON THORSTEN REICHERT

Wenige Minuten später treffen bereits die ersten Löschzüge auf dem Gelände ein. Den Wehrmännern bietet sich kurz nach 20 Uhr ein gespenstisches Bild: Der Lokschuppen brennt in ganzer Ausdehnung, an mehreren Stellen schlägt die Lohe bis zu 30 Meter hoch, Westwind facht das Feuer weiter an, und der starke Rauch ist durchsetzt mit dichten Wolken glühender Holzteilchen. Weil noch in hunderten Metern Entfernung Glutreste zu Boden regnen und neue Feuer zu entfachen drohen, lässt die Feuerwehr sofort die am Gelände vorbeiführende IC-Strecke Nürnberg–Würzburg, die S-Bahn, die über das Gelände führende Brücke am S-Bahnhof Neusündersbühl und die Schnellstraße sperren.

Nun ist diese Anlage nicht irgendein ungenutzter Lokschuppen, sondern das Areal des früheren Bw Nürnberg Hbf ist noch voll in Betrieb, in einer Nebenhalle werden Elektroloks repariert, und der Ringlokschuppen samt

Nebengleisen diente bis zum Brandtag, dem 17. Oktober, der Abstellung von Dieselloks des Fern- und Regionalverkehrs und: Einen großen Teil des Schuppens nutzte das DB-Museum als Magazin. Hier fanden betriebsfähige und vorläufig nicht betriebsfähige Lokomotiven Unterstellplätze, und während der jüngst abgeschlossenen Umbauarbeiten im Stammbau des Museums waren hierhin zeitweise wertvolle Exponate ausgelagert. Dementsprechend groß war allenthalben das Entsetzen, als sich die Nachricht von dem Feuer in Windeseile verbreitete.

Ernsthafte Lösversuche können die 200 Feuerwehrleute noch nicht einmal unternehmen, obwohl sie eine Wasserleitung bis zur Pegnitz legen und zeitweise bis zu 8 Kubikmeter Wasser pro Minute in das prasselnde Inferno spritzen. Lichterloh brennen Brennkraftlokomotiven, die mit je bis zu 5 Kubikmeter Dieselöl vollgetankt sind, auf weitere Lokomotiven vor dem Schuppen drohen die



Flammen überzugreifen, in den Dampflokomotiven verglühen zig Tonnen Kohle, die Schmierölvorräte brennen unter großer Qualmentwicklung, und immer wieder explodieren im Schuppen gelagerte Gasflaschen. Ein Eindringen oder gar die Bergung von Lokomotiven aus dem Schuppen wäre lebensgefährlich, und ohnehin sind inzwischen große Teile des Daches und des hölzernen Dachstuhls brennend auf die Lokomotiven gestürzt und verhindern jeden Bergungsver-

Glühende Holzstücke der Dachkonstruktion regnen auf das Gelände hernieder.



Flammen und Rauch schlagen in die Höhe.



Der Morgen des 18. Oktober zeigt das ganze Ausmaß der Brandkatastrophe. Alle im Schuppen stehenden Fahrzeuge sind zerstört. Der Rundschuppen muss wohl abgerissen werden. FOTO MARTIN KNADEN



such. Die zahlreichen Zuschauer sehen hilflos das flammende Inferno, und hinter den durchgeglühten Schuppentoren zeichnen sich inmitten des Flammensturms die Silhouetten altbekannter und beliebter Museumslokomotiven wie der 23 105 oder der 50 622 ab. Die Feuerwehr kann nichts anderes tun, als die Nachbargebäude und die draußen stehenden Fahrzeuge zu schützen und mit Tonnen von Wasser allmählich dem Hauptbrandherd die zerstörerische Kraft zu nehmen. Gegen 23.30

Uhr ist das Feuer endlich unter Kontrolle, Wasserdampfwolken steigen statt des Qualms auf, doch müssen bis weit in den Folgetag hinein immer wieder auflodernde Glutnester gelöscht werden.

Im strahlenden Sonnenschein des 18. Oktober steht dann das, was noch 24 Stunden zuvor der Stolz des DB-Museums gewesen ist: der Adler, ausgeglüht und seines hölzernen Rahmens beraubt, von seinen Wagen nur noch Radsätze und ein paar Türgriffe im

Schutt, V 200 002, durchgeglüht, ausgebrannt, weiß verfärbt und in der Mitte stark durchhängend, 86 457, zugekippt mit verbrannten Balken, braungrau, das Führerhausdach verbrannt und eingestürzt. Ebenso 01 150, 50 622, weniger beschädigt 45 010, die an einer Seite durch eine Mauer geschützt ist. Sogar die Aluminiumziffern der Schilder sind verbrannt. E 75 09, ein ausgeglühter Kasten, die übrigen Dieselloks und Triebwagen Totalschaden, einer der ältesten erhaltenen Berliner U-Bahn-

Vor dem Schuppen stehende Betriebsloks bleiben größtenteils verschont. FOTOS BERND FRANTA (3)





LINKS OBEN: Ein unersetzlicher Verlust – der Adler-Zug von 1935. Hier auf dem Weg zur Fahrzeugparade in Nürnberg-Langwasser am 21. September 1985. UNTEN: Die ausgeglühte Adler-Lokomotive am Tag nach dem Brand.

FOTOS THORSTEN REICHERT, AXEL MEHNERT

Auch eine vor dem Schuppen abgestellte Betriebslok, die 218 309, brannte teilweise aus. FOTO MARTIN KNADEN



wagen von 1913 mit Holzaufbau so gut wie nicht mehr vorhanden.

Dem Entsetzen folgte natürlich sofort die Frage: Wie konnte das bloß passieren? Bereits am Brandabend wurde bekannt, dass noch nachmittags eine Dachdeckerfirma undichte Stellen des Schuppendaches mit Schweißbahnen abgedichtet hatte und dabei Gasbrenner zum Verschmelzen benutzt hatte. Diese Arbeiten benannten am nächsten Tag die *Nürnberger Nachrichten* als wahrscheinliche Brandursache.

Die Bauart des Schuppens, teils aus Fachwerk, 100-jähriger hölzerner Dachstuhl, mit Dachpappe abgedecktes Bretterdach, die großen Treibstoffvorräte in den Diesellokomotiven, die Kohle in den Lokomotiven, das alles ließ in kurzer Zeit ein Schadensfeuer entstehen, wie es die Stadt Nürnberg seit mehr als zehn Jahren nicht erlebt hatte.

Noch tagelang war die Brandstätte wegen akuter Einsturzgefahr der Schuppenwände und Torrahmen gesperrt, und die beschädigten Triebfahrzeuge standen ungeschützt im Herbstregen.

In einer ersten Reaktion sprach noch in der Nacht am Brandort Museumsleiter Franzke von einem unersetzlichen Verlust in vielfacher Millionenhöhe und gab die verbrannten Fahrzeuge verloren. Von diesem Urteil rückte er am nächsten Tag ab und kündigte an, dass das Dampflokwerk Meiningen die Fahrzeuge auf Reparierbarkeit untersuchen werde. In der folgenden Pressekonferenz kam natürlich auch die Frage auf, warum das Museum einen Teil seiner wertvollsten Fahrzeuge offenbar so wenig gesichert untergebracht habe. Nicht unbedingt überzeugend war die Antwort, dass man Rauchmelder zwar vorgesehen, aus Geldmangel bisher aber noch nicht eingebaut habe. Auch sei ein Teil der Fahrzeuge wie der Adler-Zug betriebsfähig und müsse deshalb in Betriebsanlagen gewartet werden. Angesichts eines Schadens von mindestens 40 Millionen Euro ist tatsächlich zu fragen, ob es nicht Leichtsinns, Fahrlässigkeit war, so wertvolle Fahrzeuge auf einem nahezu ungesicherten Gelände unterzubringen. Betriebsfremde konnten bislang ein- und ausgehen, und jeder Übelwollende hätte in-

nerhalb von Minuten in den Lokschuppen eindringen können.

Das Kind ist im Brunnen – was nun?

Adler und Adler-Zug – sie sind ein nahezu nationales Symbol, und bereits kurz nach dem Unglück wurden im DB-Museum Stimmen laut, die seine Rekonstruktion als zwingend bezeichneten. Zeichnungen gibt es, die Wägelchen waren gute Stellmacherarbeit, und mit gutem Willen und viel Geld könnte der Zug in einem Jahr wieder fahren.

Bis auf den Berliner S-Bahn-Triebwagen ET 165 334 sind nahezu alle Fahrzeuge der modernen Traktion irreparabel. Gerade im Falle des noch jungen, aber bereits einmaligen 627 001 ist das schmerzlich. Soll man den „Schrott“ entsorgen? Nein – keinesfalls. Jedenfalls nicht, solange nicht Ersatz geschaffen ist, was ja im Falle von V 60, V 80, V 100 und V 200 ohne weiteres möglich wäre – wenn die DB ihren anschließend von Hartmut Mehdorn postulierten historischen Auftrag tatsächlich ernst nimmt. Die Dampflokomotiven sind ohne Ausnahme so weit reparabel, dass sie ausgestellt und verfahren werden

können. Kritisch dürfte der seit 1925 aufgeschnittene Glaskasten sein, der dem Feuer ungeschützt bis in den Kern ausgesetzt war. Ob hier alle Armaturen wiederherstellbar sind? Die Großdampflokomotiven waren durch ihre Kesselverkleidung lediglich vor dem Temperaturschock zwischen Brandhitze und Löschwasserstrahl geschützt, Triebwerksteile sind ohnehin aus weicherem Stahl, und die Barrenrahmen haben bestimmt keinen Schaden genommen. Auch E 75 09, von geradezu panzerähnlich stabiler Bauart, dürfte äußerlich wiederherstellbar sein. Ob das Innenleben wenigstens teilweise zu rekonstruieren sein wird? Hinter die geschweißte 23 105, auch ein besonders kostbares Exponat, ist wegen ihrer leichten Konstruktionsweise ein Fragezeichen zu setzen. Der selbsttragende Tender könnte durchhängen.

Ob nach dem ersten Elan die Energie noch für die 01, 23, 45, 89 801 ausreicht? Eine Reparatur dürfte ähnlich aufwendig wie eine Hauptuntersuchung werden, andersherum: Bei solchem Aufwand kann man die Lok fürs gleiche Geld auch richtig machen! Eine betriebsfähige 45? Sensationell!

Die Erfahrungen mit den vollmundigen Ankündigungen nach dem Unfall des Gläsernen Zuges machen aber nachdenklich. 50 622 oder 86 457 erscheinen chancenlos: Zu langsam, und beide Baureihen nicht gerade Raritäten. Vermutlich würden Vereine sie noch mit Kusshand nehmen und binnen kurzem betriebsfähig wiederherrichten – man vergesse nicht, dass die Eisenbahn nach 1945 hunderte ausgebrannte Dampflok wieder in Betrieb genommen hat. Mut, Konzepte, aber auch kühle Rechner sind gefragt! Und nicht zu vergessen Konsequenzen für die an anderen Standorten hinterstellten Fahrzeuge. □



Liste der zerstörten und beschädigten Fahrzeuge

Totalschaden, vermutlich nicht reparabel:

211 023 MaK 1000 041/1961
 212 023 MaK 1000 159/1963
 212 330 MaK 1000 377/1966
 V 80 002 Krauss-Maffei 1952/17717
 V 200 002 Krauss-Maffei 1953/17901
 V 60 150 MaK 600 071/1957
 V 60 151 MaK 600 072/1957
 ES 165 358
 627 001
 798 683 Uerdingen 1959/66570
 996 775 MAN 145095/1960
 Berliner U 201 AI1913
 Motorgestell E 06
 Drehgestell SVT
 Antriebsgestell Dampftriebwagen
 Diverse unwiederbringliche Ersatzteile
 Fremdfahrzeug:
 360 114 MaK 600 035/1956
 Dampfbahn Fränk. Schweiz

Leicht beschädigt:

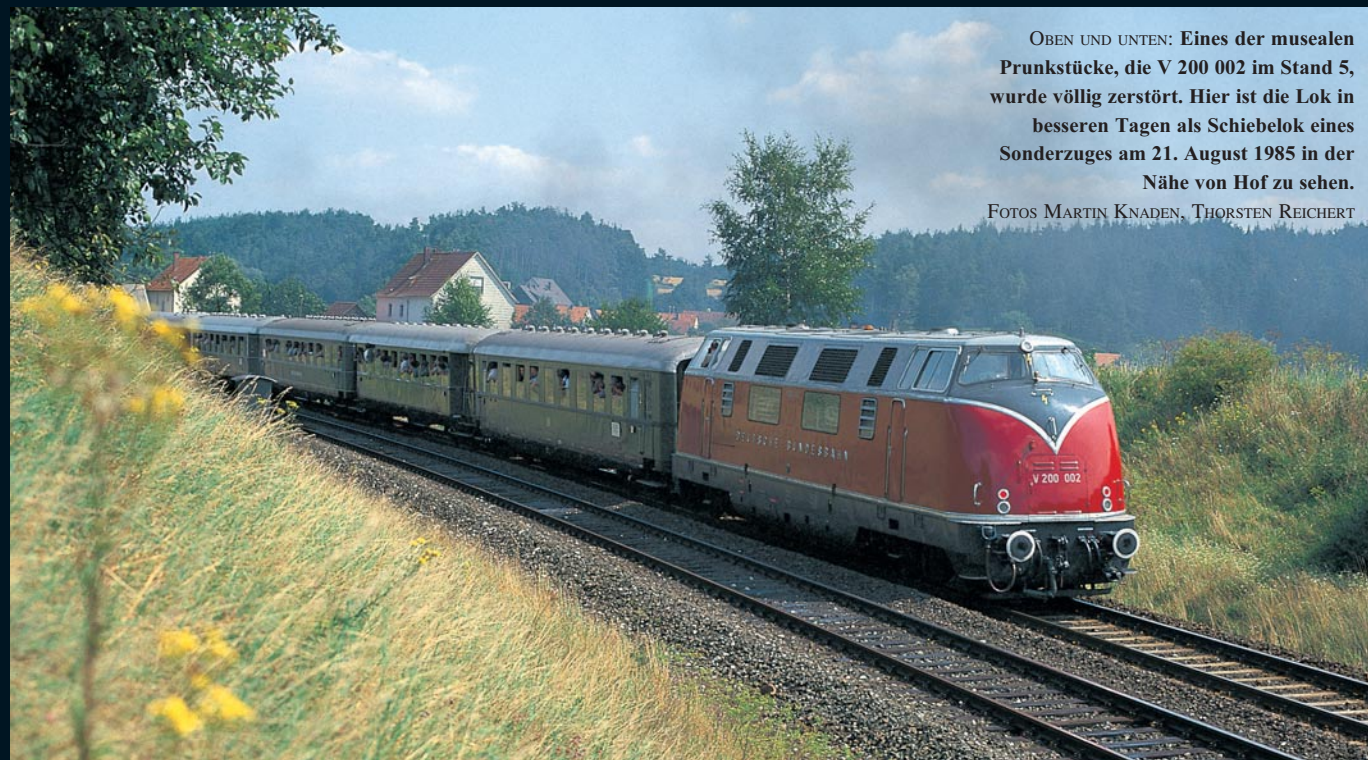
ET165 334 Linke-Hofmann 1928, nur Lackschäden
 218 309 Betriebsbestand, ein Führerstand ausgebrannt

Schwer beschädigt, aber wohl reparabel:

01 150 Henschel 1935/22698
 23 105 Jung 1959/13113
 45 010 Henschel 1941/24803
 50 622 Henschel 1941/25841
 86 457 DWM 1942/442
 89 801 Krauss 1921/7851
 E 75 09 Maffei 1928/5739
 98 319 Krauss 5897/1908, Bay.St.B. 4515, aufgeschnitten + 1924)
 ADLER Nachbau Kaiserslautern 1934

Totalschaden, Nachbau vorgesehen:

Adler-Wagenzug



OBEN UND UNTEN: Eines der musealen Prunkstücke, die V 200 002 im Stand 5, wurde völlig zerstört. Hier ist die Lok in besseren Tagen als Schiebelok eines Sonderzuges am 21. August 1985 in der Nähe von Hof zu sehen.

FOTOS MARTIN KNADEN, THORSTEN REICHERT

Regen-Spektakel mit

„Tempo, Takt und Dampf 2005“ – unter diesem Motto fand Anfang gleich drei mehr oder weniger große Jubiläen: 150 Jahre Pfälzische Maximiliansbahn, Eingesetzt wurden neun Dampfloks vor Regelzügen und als Zugabe auch

