

Eisenbahn JOURNAL Mai 2002

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

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2002



Universal-Ellok? „Jein“!
Taurus: Die heimliche 121
Über 48 Seiten Modellbahn:
Planung – Bau – Superanlagen



Ein starkes Bündnis für ein tolles Hobby

144 Seiten stark und kein bisschen langweilig. So das einhellige Urteil über den neuen Prospekt der VerlagsGruppeBahn, den viele von Ihnen schon in den Händen halten durften. Neben den Premiumzeitschriften MIBA und EISENBAHN-JOURNAL haben nun drei weitere Premium-Marken das VGB-Portfolio ergänzt: RIOGRANDE, die VIDEO-EDITION EISENBAHN-ROMANTIK und die Zeitschrift ZÜGE, das Magazin zur beliebten SWR-Sendung, die nun schon seit mehr als zehn Jahren mit Hagen von Ortloff auf Erfolgskurs läuft.

Starke Teams haben zu einem starken Bündnis zusammengefunden – zum Wohle unseres so faszinierenden Hobbys. Bündnisse haben stets positive Ziele; im Gegensatz zur Politik wollen wir diese auch erreichen, denn es mangelt nicht an Herausforderungen. Da sind einmal die neuen Medien. Trotz des Dämpfers durch die geplatzte Dot.com-Blase wird das Hobby (Modell-)Eisenbahn immer mehr von Internet, DVD und digitaler Modellwelt tangiert. Nicht nur viele Märklin-Lokomotiven haben inzwischen „sprechen“ gelernt, Sound, Licht, intelligente Motoren, wie von Geisterhand bewegliche Stromabnehmer – die kleine Eisenbahnwelt wird immer authentischer, nähert sich der Atmosphäre der „großen“ Eisenbahn an. Da kann ein Bündnis von bewegten Bildern und gedrucktem Papier nur Vorteile bringen. Und es haben diejenigen zusammengefunden, die – teilweise seit Jahrzehnten – auf Top-Qualität setzen und die in vielen Bereichen Pioniere waren. So haben die Macher der RIOGRANDE-Videothek das Medium Film im Eisenbahn-Hobby salonfähig gemacht. Das war 1984, als die VHS-Kassette gerade erst ihren Siegeszug begonnen hatte. EISENBAHN-ROMANTIK brachte unser Hobby erstmals regelmäßig in die deutsche Fernsehlandschaft. Und siehe da: Viel mehr als gedacht schauten zu. Inzwischen gehört die wöchentliche Serie zu den erfolgreichsten Formaten der Dritten Programme, die dazugehörige VIDEO-EDITION sowie ZÜGE haben eine treue Fangemeinde.

Unter dem Dach der starken VGBahn können die einzelnen Medien nun noch besser fortentwickelt werden. So sollen die ersten Filme auf DVD noch in diesem Jahr erscheinen. Die einzelnen VGB-Teams haben sich obendrein zum Ziel gesetzt, in gesunder und produktiver Konkurrenz untereinander so viele Themenbereiche wie möglich im Sinne unserer Leser und Zuschauer fortzuentwickeln. Durch höhere Auflagen, die der viel größere Kundenkreis ermöglicht, kann nicht nur das Preis-/Leistungsverhältnis maßgeblich verbessert werden.

Mehrere hundert Titel – ob gedruckt, auf elektronischen Medien oder in bewegten Bildern – aus einer Hand kostengünstig beziehen zu können: das sind eigentlich glänzende Aussichten. Und alle Mitarbeiter der VerlagsGruppeBahn freuen sich darauf, diese Perspektiven mit Leben zu erfüllen. Den direkten Draht zu Ihnen, liebe Leser und Kunden, wollen wir dabei aber nicht verlieren. Schreiben Sie uns, wenn Ihnen einmal etwas nicht gefallen sollte. Konstruktive Kritik hilft uns, die Sache zukünftig noch besser zu machen. Und wenn auch das eine oder andere Lob dabei sein sollte, motiviert das unsere Teams noch mehr. Ich freue mich auf jeden Fall darauf, unter dem Dach der VerlagsGruppeBahn zu neuen Horizonten aufbrechen zu können – in einem starken Bündnis für ein tolles Hobby.

Wolfgang Schumacher,
RIOGRANDE Videos



Ellok-Entwicklung: Der Taurus als Universal-Ellok – die heimliche Baureihe 121, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

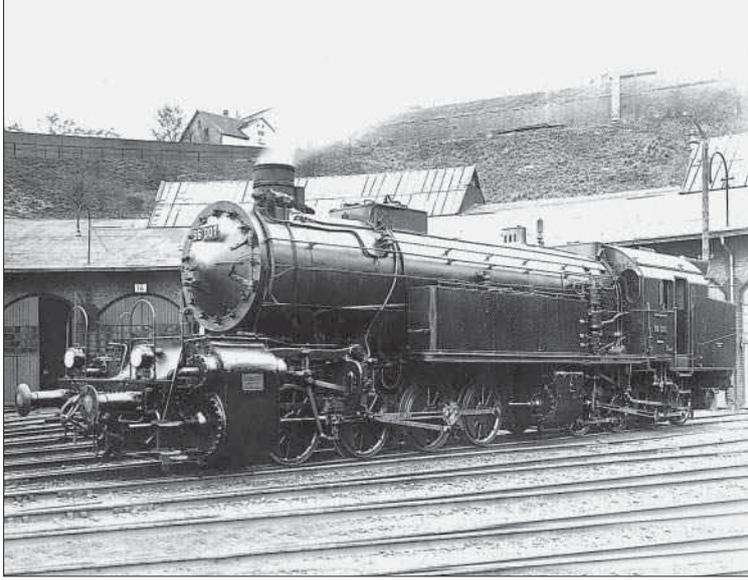
Vorbild

Impressionen von Ludwig Rotthowe: Dampf im Überholbahnhof Ems	6
Von der Universal-Ellok zur Universal-Ellok: Der Taurus schließt den Kreis	10
Die Baureihe 96.0: Bayerns Schwerathleten	18
Eisenbahn im Landkreis Cham: Oberpfälzer Kontraste	22
DR-Reko-Dampflok: Verjüngungskur	26
Bauprojekt Wittenberge: Fast ein neuer Bahnhof	28
Ein Bilderbogen von 1963 bis 1973: Damals in Wittenberge	30
Die Tenderlok Eb 3/5 der SBB in Vorbild und Modell: „Habersack“	32

Titel: Nach mehreren spezifizierten Ellok-Typen ist die DB AG mit der Baureihe 182 (Taurus) ganz ungeplant bei einer Universallokk angelangt – der „heimlichen 121“ ... Abb.: Jürgen Hörstel

H0-Superdiorama: Damals in Franken auf dem Dorf, von Martin Müller, ab Seite 56





Dampflokom-Geschichte: Bayerns Schwerathleten: Die Baureihe 96.0 und ihr neues Märklin-Modell, von Horst J. Obermayer, ab Seite 18



Impressionen: Dampf im Überholbahnhof Ems anno 1955, von Ludwig Rotthowe, ab Seite 6

Modell

Rubriken

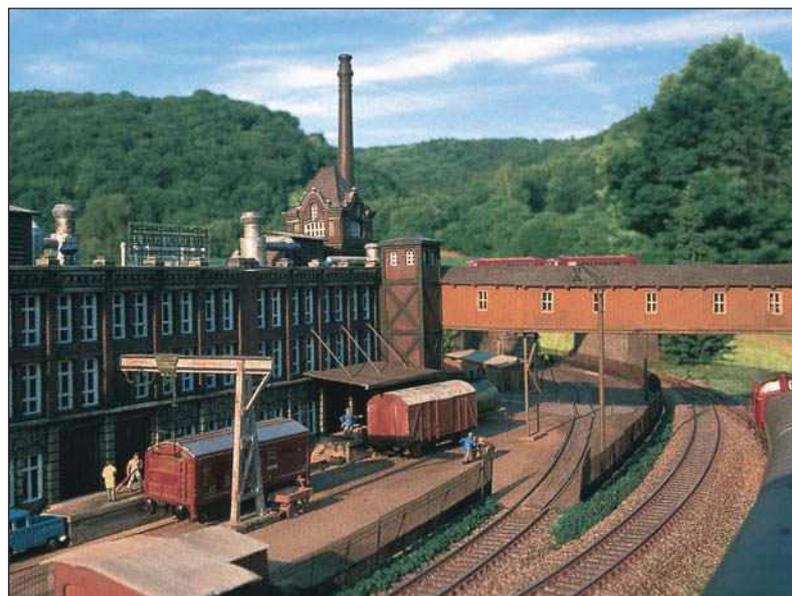
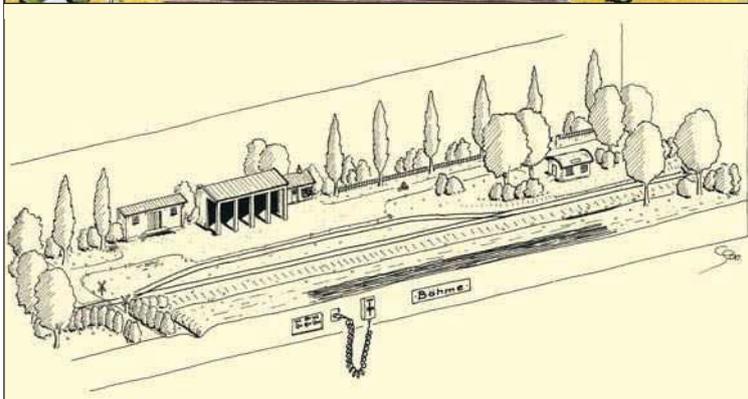
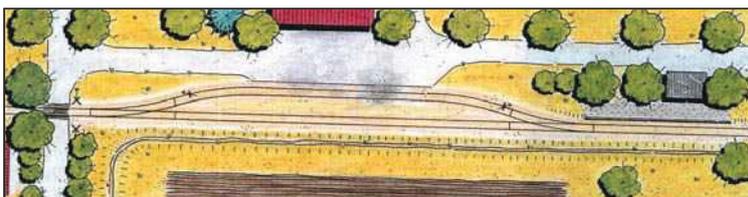
Die Eb 3/5 von Märklin	35
Impressionen einer H0-Anlage: Der Sonne entgegen	54
Epoche-II-Diorama in H0 nach fränkischen Motiven: Damals auf dem Dorf	56
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Bahnhof Aich	64
H0-Diorama ohne Bahn: Willis Werkstatt	70
Anlagenplanung: Bf Böhme der VWE in H0: Deutschlands Kleinster fürs Regal	72
Serie „Altes Land“, Teil 7: Trafohaus und Bahnübergang selbst gebaut	78
Heeresfeldbahnlok der Waldeisenbahn Muskau	82
Reichsbahn-Bayern selbst gebaut: Wagen für Räuber und Schandi	84
Dreidimensionales Planen am Beispiel von WinTrack 5.1 (Teil 2): Anlagenplanung der dritten Art	86
Zweiwege-Unimog in 1:32 selbst gebaut: Kein Spielzeug mehr	90
Basteltipps:	
H0-Bäume aus Prachtspielen • Selbstbau-Signal für Spur 1	92

Bahn-Notizen	36
Modell-Neuheiten	48
Mini-Markt	94
Auktionen • Börsen • Märkte	101
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Neue Bücher	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Typenblatt: Baureihe 03¹⁰, Schnellzuglokomotive, DRG	111
Kurzanleitung und Cover zur Heft-CD	113

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Jürgen Hörstel, Archiv Horst Obermayer, Ludwig Rotthowe,
Martin Müller, Christian Gerecht, Jürgen Gutmann*

Anlagenplanung: Deutschlands kleinster Bahnhof in H0 fürs Regal, von Christian Gerecht, ab Seite 72

7. Modellbau-Wettbewerb: Der Bahnhof Aich in Nenngröße N, von Jürgen Gutmann, ab Seite 64





DAMPF IM ÜBERHOLBAHNHOF EMS

IMPRESSIONEN VON LUDWIG ROTTHOWE



Volldampf im Überholungsbahnhof Ems in den 50er Jahren: 50 653 mit Güterzug Richtung Münster am Wärterstellwerk. Nach Ablösung der Formsignale wird es nicht mehr benötigt (März 1956).

Blick aus dem Fahrdienstleiterstellwerk des Üh Ems: Mit einer 01.10 bespannt, rauscht der Schnellzug Hamburg-Köln heran (März 1959).

Begegnung der Hamburg-Kölner Schnellzüge im Betriebsbahnhof. Richtung Köln zieht 03 296 (Frühjahr 1953).



„**ÜBER DIESE STRECKE ROLLT IN JEDER MINUTE EIN ZUG!**“ Dieser Satz gehört zu den ganz frühen Eisenbahn-Erinnerungen aus der Kinderzeit. Damit ist indirekt das Stichwort „Rollbahn“ schon gefallen und bildet die erste Information über die wichtige Verkehrsachse Ruhrgebiet-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg. Sie stammt vom direkten Nachbarn auf der schmalen hölzernen Bank im Klassenzimmer, wohl wissend um die geheimen Leidenschaften seiner schulischen Schicksalsgefährten.

Werner hat freilich ein bisschen übertrieben, aber im Vergleich zur beschaulichen Nebenbahn von Münster nach Rheda-Wiedenbrück im Wohnort Telgte hat er gar nicht so unrecht. Die Neugier ist geweckt und die rund sechs Kilometer zwischen Elternhaus und Traumstrecke werden mit dem Fahrrad überwunden. Achtung – das ist um 1950 nicht so einfach. Es steht als Transportmittel nur ein altes Damenfahrrad zur Verfügung. Glücklicherweise ist der Informant groß und kräftig gebaut,

der Interessent wird einfach auf den Gepäckträger verbannt. Die Stärke des jungen Kollegen wird auch benötigt. Es geht über sandige und staubige Feldwege. Von einer Gangschaltung kann man nur träumen und es muss kräftig in die Pedale getreten werden. Das alte Gerät ächzt und stöhnt, hält aber durch.

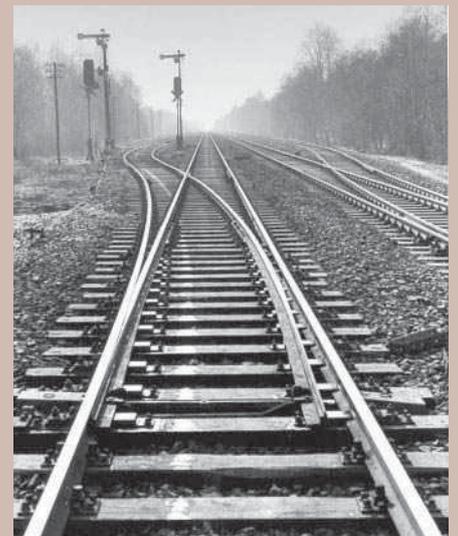
Das Ziel liegt im Kiefernwald der Hornheide im Großraum Münster – der Überholungsbahnhof Ems ist erreicht. Zwar rattert nun nicht gerade in jeder Minute ein Zug vorbei, die „Rollbahn“ macht ihrem Namen aber dennoch alle Ehre. Der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Enf in Richtung Nachbarbahnhof Westbevern und sein Mitarbeiter am anderen Ende des Betriebsbahnhof, für die Züge aus und in Richtung Münster-Sudmühle zuständig, haben wortwörtlich beide Hände voll zu tun. Die mechanischen Ein- und Ausfahrtsignale, die Weichen der Überholgleise und beidseitig vorhandene beschränkte Bahnübergänge



Weiter geht's: Mit einem Güterzug Richtung Ruhrgebiet verlässt 50 1358 den Üh (November 1955).

Betriebsbahnhof-Ensemble mit Personal-Fahrrad.

So dampffrei sah der junge Fotograf in den 50er Jahren die vier Gleise des Üh selten – mit Blick Richtung Münster.



müssen per Stellhebel und Handkurbel bedient werden. Das passiert zwar nicht wie angekündigt im Rhythmus von sechzig Sekunden, dennoch ist der dichte Zugverkehr beeindruckend, und den kindlichen Betrachter haut es vor Begeisterung fast um. Der Schulfreund ist mit diesem Erfolgserlebnis auch bestens zufrieden und macht ein entsprechendes Gesicht. Eins steht fest: Eine weitere gute Nachbarschaft auf der harten Klassenbank ist für die Zukunft gesichert.

Es folgt eine Lehre beim örtlichen Lichtbildner, seines Zeichens Obermeister der Fotografen-Innung. Zwar kein Eisenbahnfreund, aber immerhin werden auch in der Dienstzeit die privaten Lokomotivbilder seines Zöglings als zusätzliche Ausbildung großzügig akzeptiert. Aus der Schul- ist also im wohl verstandenen Sinn die Arbeitsfront geworden. Der Weg zum Überholbahnhof Ems ist weiterhin staubig und sandig. Wenigstens ist inzwischen aber ein eigenes Fahrrad mit dem stolzen Namen „Bergsteiger“ vorhanden. Besitzer von heutigen

Zweiradflitzern mit Vielfach-Schaltungen würden das einfache Gerät allerdings wohl milde belächeln. Viel wichtiger ist jedoch ohnehin die erste eigene Kamera. In diesem Fall garantiert der Name für eine handfeste Qualität aus Wetzlar – eine Ausführung, die sich auch bei jüngeren Modellen bis heute bewährt hat. Auch ein neuer Mitstreiter ist da, was der einsamen Eisenbahn-Seele gut tut. Der junge Kollege Alfred hört von den Fahrradtouren zur Bahnstrecke in der zweistündigen Mittagspause und bietet sein Mitkommen an. Zu zweit macht bekanntlich alles mehr Spaß.

Nun sind Mitte der fünfziger Jahre die Informationen über die Eisenbahn spärlich gesät. An die prächtigen Bücher eines Karl-Ernst Maedel kann noch nicht einmal gedacht werden. Gott sei Dank gibt es aber Magistralen wie unsere „Rollbahn“. Hier muss man nicht lange warten – irgendein Zug wird bald kommen. Aber auch Schlagadern des Schienenverkehrs brauchen eine Atempause. Dummerweise fällt diese



Hochbetrieb im Üh Ems: In der Mitte der Hamburger Schnellzug mit 41 059 und 03 140. Links wartet 78 362 mit Personenzug Münster-Osnabrück, im Hintergrund ein Güterzug mit einer 50er Richtung Münster (März 1956).



Da donnert er durch den Überholungs-bahnhof – der Schnellzug nach Hamburg, bespannt mit 01 008 und einer 03 (März 1957).

genau in die mittägliche Freizeit unserer Eisenbahnfreunde. Die Ruhe im Überholbahnhof Ems wird als dummer Zufall hingenommen. Dass auch Güterzüge ihre Fahrpläne haben – diese Erkenntnis kommt leider erst später. Immerhin kommt zuverlässig der Hamburger Schnellzug. Kurz nach 14 Uhr donnert er aus Richtung Münster durch den Betriebsbahnhof, eine Paradeleistung der Osnabrücker 03. Mit dem langen Zug muss Schwerarbeit geleistet werden. Öfters ist eine Vorspannlok erforderlich, die Reihen 01, 38.10 und sogar 41er helfen dabei aus. Etwas später werden dann die schweren Dreizylinder-Lokomotiven der Baureihe 01.10 aus Osnabrück das Problem meistens alleine lösen.

Nach der Durchfahrt dieses D-Zugs sollte nun eigentlich die Rückkehr zur Arbeit angetreten werden. Seltsam, genau in diesem Augenblick bewegen sich in beiden Richtungen die Flügel der Ein- und Ausfahrtsig-

nale. Nach eigener Vorstellung sind jeder Zug und jede Lok-Baureihe lebenswichtig – egal ob 01, 03, 38, 41, 50 oder 78 – und müssen daher unbedingt fotografisch festgehalten werden.

Jugendlicher Elan glaubt nun, die verzögerte Rückfahrt durch ein erhöhtes Tempo ausgleichen zu können. Natürlich eine Illusion, so etwas können nur Leute wie Jan Ulrich und Erik Zabel ... – Schweißgebadet und am Ende der Kräfte wird mit fünfzehn Minuten Verspätung die glücklicherweise vorhandene Hintertür zum Fotolabor erreicht. Eine weitere Viertelstunde wird zur Erholung benötigt. Dann kann man in die Hände spucken und tatsächlich: Bis zum Feierabend ist der Rückstand ausgeglichen. Das weiß auch der junge Chef, er kennt seine Pappenheimer. Und so werden diese Verspätungen einfach elegant übersehen. Dies ist nicht selbstverständlich. Gerade auf dem Land in den fünfziger Jahren bilden solche modernen Erziehungsmethoden eine Besonderheit! □

Ironie der Geschichte:
Nach sechs spezifizierten
Loktypen ist die DB AG
mit der Baureihe 182
heute doch wieder bei
einer universell einsetz-
baren Hochleistungslok
angelandt und knüpft
damit an das einstige
121-Konzept an.



VON DER UNIVERSAL-ELLOK ZUR UNIVERSAL-ELLOK:

DER TAURUS



Die Baureihe 120.1 war für die heutigen Elloks richtungsweisend, der Weg führte aber zunächst nicht zu einem weiteren Universaltyp.

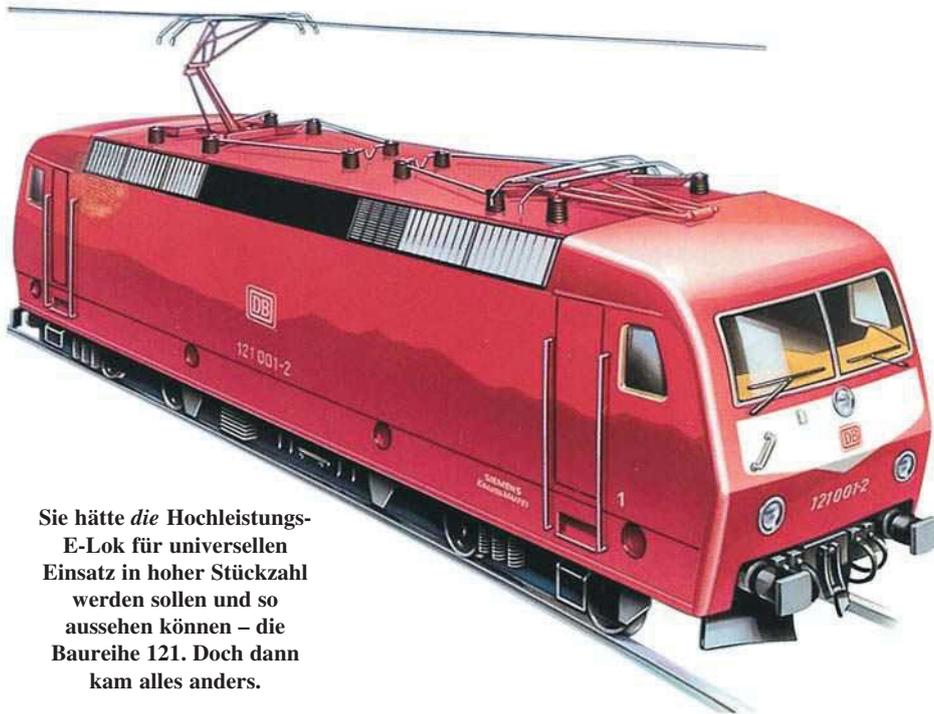
Die moderne Ellok-Flotte der DB AG ist von einer Beschaffungspolitik geprägt, die nach der zwischenzeitlichen Vielfalt an Typen letztlich doch noch dort angelangt ist, wo bereits die Bundesbahn mit dem ad acta gelegten Projekt der Baureihe 121 hin wollte: bei einer universellen Hochleistungs-E-Lok, repräsentiert von der Baureihe 182.

VON KONRAD KOSCHINSKI

Die neue Ellok-Generation der DB AG gliedert sich heute in sieben Baureihen auf. Wer hätte das vor gut zehn Jahren gedacht? 1991 schrieb der damalige Vorstand von Bundes- und Reichsbahn 500 Lokomotiven der Baureihe 121 aus. Konsequenterweise sollte der mit der 120.1 eingeschlagene Weg. Da diese nicht mehr dem neuesten Stand der Technik entsprach, kam ein bloßer Weiterbau nicht in Betracht. Entwicklungsziel war vielmehr eine noch leistungsfähigere Universallokomotive mit neuer Stromrichtertechnologie (GTO-Thyristoren), neuer Mikroprozessor-Leittechnik, Einzelradsatzsteuerung, robusterem Mechanismus und zahlreichen weiteren konstruktiven Verbesserungen.

Das Betriebsprogramm für die Baureihe 121 sah unter anderem die Beförderung von 600 t schweren EC/IC mit 220 km/h, von 900 t schweren „Hochgeschwindigkeits-Güterzügen“ mit 160 km/h und von 2700 t schweren Ganzgüterzügen mit 100 km/h vor – jeweils in Einfachtraktion und mit einem Zugkraftüberschuss von 5% (Reisezüge) bzw. 3% (Güterzüge).

Als Versuchsträger für neue Komponenten dienten ab 1991/92 Vorserienlokomotiven der Baureihe 120. In der 120 003 wurden Drehgestelle mit radial einstellbaren Radsätzen von Krauss-Maffei getestet. Die 120 004 und 005 erhielten GTO-Stromrichter und eine



Sie hätte die Hochleistungs-E-Lok für universellen Einsatz in hoher Stückzahl werden sollen und so aussehen können – die Baureihe 121. Doch dann kam alles anders.

Nach bzw. neben ihrer „Vorserien-Laufbahn“ – und dem Zweitjob als Bahndienstloks 752 – wurden die 120.0 Anfang der 90er Jahre zur Komponentenerprobung für die neue Ellok-Generation herangezogen.



SCHLIESST DEN KREIS

neue Antriebssteuerung von ABB, in die 120 004 baute ABB-Henschel außerdem vom ICE abgeleitete Drehgestelle ein – beide Maschinen rüstete ABB-Henschel somit zu Referenzloks für die Baureihe 121 auf. Die noch eigenständige AEG schließlich baute 1993 in die 120 002 wassergekühlte GTO-Stromrichter ein und erprobte diese und andere neue Komponenten auch in der 1994 vorgestellten Musterlokomotive 12X (von der DB AG leihweise als 128 001 eingereiht).

(zunächst in Breitspurversion, jedoch für Normalspurstrecken umrüstbar). Unter Systemführerschaft von Siemens steuerten ABB und Thyssen-Henschel Komponenten bei. 30 Exemplare des neuen Lokomotivtyps beschaffte im Übrigen die Portugiesische Staatsbahn als Reihe LE 5600.

In enger Anlehnung an die S 252 – als 16. Lok nach dem für die RENFE gefertigten Baulos – entstand in München-Allach der für unterschiedliche Stromsysteme konzipierte EuroSprinter ES 01.

sellschaften für Fern-, Regional- und Güterverkehr. Hinzu kam, dass der schnelle Personenfernverkehr ohnehin weitgehend auf Triebzüge (ICE, IC-T) umgestellt werden sollte. Und ungeachtet der Divisionalisierung war klar, dass für die meisten Güterzüge weiterhin langsamere, großteils auch leistungsschwächere Lokomotiven ausreichen würden. Man muss kein Techniker sein, um zu begreifen, dass bei für 140 km/h ausgelegten Güterzugloks auf kostentreibende Elemente wie z.B. hochgeschwindigkeitstaugliche Drehgestelle und voll abgedeckte Schnellfahrtriebe verzichtet werden kann. Wie stark diese „Kostenvorteile“ tatsächlich zum Tragen kamen, steht auf einem anderen Blatt.

Die neu gegründete Deutsche Bahn AG bedachte 1994/95 alle bisherigen Anbieter der Universallokomotive mit Aufträgen, teilte den Kuchen also wie von der Bundesbahn gewohnt auf. Bestellt wurden:

- bei ABB-Henschel (ab 1996 Adtranz) 145 Schnellfahrlokomotiven der Baureihe 101 (6400 kW, 220 km/h)
- bei AEG (ab 1996 ebenfalls Adtranz) 80 Güterzuglokomotiven der Baureihe 145 (4200 kW, 140 km/h)
- bei Siemens/Krauss-Maffei 195 Güterzuglokomotiven der Baureihe 152 (6400 kW, 140 km/h).

Alle neuen Lokomotiven haben die Achsfolge Bo'Bo'. Auch für den schweren Güterzugdienst kam keine sechsachsige Maschine mehr in Betracht. Bemühungen der AEG, der DB AG die noch vom LEW Hennigsdorf entwickelte und 1991 in vier Prototypen gefertigte Co'Co'-Lokomotive der Baureihe 156 schmackhaft zu machen, blieben erfolglos. Zu den der neuen Lokfamilie gemeinsamen Konstruktionsmerkmalen zählen der modulare Aufbau von Fahrwerk und Antrieb, die Stromrichtertechnik mit GTO-Thyristoren sowie die Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren. Die Baureihen 101 und 152 erfüllen auch die schon an die Baureihe 121 gestellte Forderung, die Antriebskraft nicht mehr drehgestellweise, sondern einzeln pro Radsatz regeln zu können. Grundsätzlich unterscheiden sich die Arten der

MIT DEM EUROSPRINTER HATTE SIEMENS/KRAUSS-MAFFEI DIE NASE VORN, DOCH DANN KAM DIE ABKEHR VON DER ALLROUNDLOK

Die Nase vorn hatte hinsichtlich der Konstruktion einer Universallokomotive, die den Vorstellungen der DB erklärtermaßen sehr nahe kam, aber das Firmenkonsortium Siemens/Krauss-Maffei. Bereits am 18. Juni 1991 – kurz vor Ausschreibung der Baureihe 121 – übergab Krauss-Maffei in München-Allach an die Präsidentin der Spanischen Staatsbahnen (RENFE), Mercé Sala y Schnorkowski, die 252 001. Es handelte sich um die erste von 15 an die RENFE zu liefernden Zweisystemloks S 252 in Drehstromantriebstechnik, bestimmt für die normalspurigen AVE-Züge zwischen Madrid und Sevilla. Weitere 60 Lokomotiven der Reihe S 252 wurden bei den spanischen Partnern MEINFESA und CAF gefertigt

Krauss-Maffei und Siemens produzierten ihn auf eigene Rechnung. Freilich ließ das von mehreren europäischen Bahnen, insbesondere auch seitens der Deutschen Bundesbahn an der S 252 gezeigte Interesse lukrative Folgeaufträge erwarten. Doch noch ehe der EuroSprinter fertig gestellt war, zog der von Heinz Dürr geleitete DB/DR-Vorstand die Ausschreibung für die Baureihe 121 im August 1992 zurück. Begründung: Die Bieterfirmen (neben der Gruppe Siemens/Krauss-Maffei/Krupp noch ABB-Henschel und die AEG) hätten die technischen und kommerziellen Anforderungen nicht im vollen Umfang erfüllt. Darüber hinaus würde der qualitative und quantitative Bedarf an elektrischen Lokomotiven für beide Deutsche Bahnen derzeit überarbeitet.

Immerhin gelangte der EuroSprinter am 21. September 1992 mit der Betriebsnummer 127 001 in den Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn. Allerdings blieben die Hersteller Eigentümer. Bewusst hatten sie eine vom DB-Schema abweichende Farbgebung gewählt, denn nach Abschluss der Erprobung durch die DB sollte die Lokomotive auch anderen europäischen Bahnen zur Verfügung gestellt werden.

Warum rückte die DB von der in riesiger Stückzahl zu beschaffenden Allroundlok (geschätzter Gesamtbedarf ca. 800 Exemplare) wieder ab? Ein wesentlicher Grund war die sich mit der Bahnreform abzeichnende Aufteilung in Ge-

Der EuroSprinter, abgeleitet von der Reihe S 252 für die Spanischen Staatsbahnen (unten links), kam den Vorstellungen der DB von einer „121“ sehr nahe. Als 127 001 wurde der Prototyp erprobt, blieb aber ein Einzelgänger – ein Los, das auch der Musterlok 128 001 (unten rechts) von AEG zuteil wurde.



ABB.: JURGEN HORSTEL (2), WERKFOTO KRAUSS-MAFFEI