Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

November 11/2004

Eisenbahn JOURNAL November 2004

Münchner Kindl

Die E 32 in Vorbild und Modell

Innotrans 2004

Messe-Report

An der Küste

Anlagenbau von Rolf Knipper

4 190753 907407 11

EDITORIAL

Zwangsbremsung für Bahnchef Mehdorn

Missachtet ein Lokführer das Halt zeigende Signal, kommt sein Zug automatisch zum Stehen. Das dürfte auch Hartmut Mehdorn bekannt sein. Doch obwohl ihm Verkehrsexperten im Bundestag – der Koalition wie Opposition – zumindest Langsamfahrt signalisierten, strebte der Bahnchef mit unvermindertem Tempo dem Ziel „Börsengang 2006“ entgegen. Nun hat, im Einvernehmen mit Aufsichtsratschef Michael Frenzel, Bundeskanzler Gerhard Schröder höchstselbst den Zug der DB AG zur Börse scharf gebremst. Für die Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens nennt der Kanzler jetzt einen Zeitkorridor zwischen 2006 und 2008.

Für Mehdorn ist dies nach dem Scheitern des neuen Preissystems im Fernverkehr eine weitere herbe Niederlage, gewiss die schwerste seit seinem Amtsantritt. Die verkehrspolitischen Sprecher von CDU und FDP, Dirk Fischer und Horst Friedrich, halten einen Wechsel an der Bahnspitze für die logische Konsequenz. Manfred Schell, Vorsitzender der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) sieht es ebenso. Der Grünen-Verkehrsexperte Albert Schmidt stellt fest, dass das Vertrauensverhältnis zwischen Mehdorn und dem Parlament „offensichtlich schwer gestört, wenn nicht zerstört ist.“

Groll gegen den sehr ruppig mit Kritikern umspringenden Bahnchef hegten die Parlamentarier schon lange. Das Fass zum Überlaufen brachte ein im September bekannt gewordener Brief vom 29. März 2004 an den Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), Michael Rogowski. Darin hatte sich Mehdorn über Fischer, Friedrich und Schmidt beklagt, die „sich im 3-Tages-Rhythmus als sog. Verkehrsexperten polemisch“ gegen ihn und die Bahn äußern würden. Deshalb werde eine verkehrspolitische Tagung des BDI mit Teilnahme dieser drei Herren „wieder von der üblichen Miesmacherei gegen die Bahn geprägt sein ...“.

Die Bundesregierung indessen stützt den angeschlagenen Bahnchef noch, denn wer sollte den schwierigen Job sonst machen? Auch BDI-Präsident Michael Rogowski und Arbeitgeberpräsident Dieter Hundt stärken ihm den Rücken. Der Vorsitzende der Eisenbahnergewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, hält nichts davon, fortwährend an Mehdorns Stuhl zu rütteln. Den Aufschub des im Jahr 2006 illusionären Börsengangs jedoch begrüßt auch er. Nun gelte es, die Zerschlagung des DB-Konzerns zu verhindern.

In der Tat: Auch wenn Mehdorn sich – wie die Berliner Zeitung es formulierte – als „notorischer Undiplomat“ mit jedem und allen anlegte, seine Ablösung würde an der Bahnmisere erstmal nichts ändern. Das Kernproblem ist nicht die „Personalie Mehdorn“, sondern eine die Bahn benachteiligende Verkehrspolitik, man denke nur an die drastische Kürzung des Investitionsprogramms für das Schienennetz (weit unter das Niveau des Etats für den Straßenbau). Kontraproduktiv ist zudem das Tauziehen um die Trennung von Netz und Betrieb, hierüber sollten die Politiker endlich entscheiden.

Freilich muss auch der Bahnvorstand Kurskorrekturen vornehmen. Es geht nicht an, dass er – nur um die Bilanz börsenfreundlich aufzubessern – weiterhin kaum in von der Bahn mitzufinanzierende Bauprojekte investiert, zumal wenn er dafür Bundeszuschüsse abrufen kann. Unbeirrt hält Mehdorn bislang an den jüngst beschlossenen, vor allem mit gestiegenen Energiekosten begründeten Fahrpreiserhöhungen fest. Nachdem die Tickets im verlustreichen Fernverkehr schon im April um 3,4 Prozent teurer wurden, sollen sie ab 12. Dezember durchschnittlich nochmals 3,1 Prozent mehr kosten. Im Nahverkehr will der Vorstand eine Preisanhebung um 3,9 Prozent im Schnitt durchdrücken (rund ein Jahr nach der letzten Verteuerung um 4,1 Prozent), doch dagegen haben die meisten Länderverkehrsminister Widerstand angekündigt. Verbände, Politiker und Betriebswirtschaftler warnen: Kunden verprellt die Bahn mit dem erneuten Drehen an der Preisschraube bestimmt – womöglich so viele, dass sie nicht mehr, sondern weniger Geld einnimmt. Nach einem weiteren kapitalen Managementfehler müsste Mehdorn aber wohl den Kommandostand des DB-Konzerns verlassen.

Konrad Koschinski, EJ-Autor

INHALT

Titelbild: **Fast 50 Jahre lang standen die in München gebauten Maschinen der Baureihe E 32 in Dienst. Sie waren ein Beweis für die hohe Kunst bayerischer Lokbautechnik (siehe Seite 22 bis 25). Und nun hat Roco den Ellok-Oldtimer ebenso perfekt in 1:87 umgesetzt (siehe Seite 50).**
FOTO: HELGE SCHOLZ

Vorbild

Messe-Report
Schlaglichter der Innotrans 2004 **6**

Norwegen
Jubiläum zwischen Fjord und Fjell **12**

Ellok-Porträt
„Münchner Kindl“ E 32 **22**

Güterverkehr
„Gut Holz“ für Niedergörne **26**

Regionales
Neue Zukunft fürs „Schömberger Zügle“ **32**

Rügen
Auf Abwegen **36**

Dampflok-Porträt
Made in Austria: Die BBÖ-170er **38**

Diesellok aktuell
Neues vom Blue Tiger **44**

„Gut Holz“:
Seit Juli rollt der Holzzugverkehr für ein neues Zellstoffwerk in Niedergörne bei Stendal. Ein Überblick
• ab Seite 26

Made in Austria:
Im Jahr 1897 schuf der Ingenieur Karl Gölsdorf mit der Baureihe 170 der Kaiserlich königlichen Staatseisenbahn Österreichs eine Dampflokbauart, die in vielen Ländern Europas erfolgreich war
• ab Seite 38

Modell

Neues Modell
Die E 32 von Roco **50**

8. Modellbauwettbewerb, Folge 7
Von Anneberg nach Johnsdorf **58**

Anlagen-Porträt Z
Gipfelstürmer **66**

Anlagenbau
Mit der Kleinbahn durch die Butjadinger Marsch / 1 **72**

Im Banne der Kleinbahn, Folge 12
Der Bau des Gipsbruchs **78**

Neue Bausätze
Spitzdachwagen **82**

Anlagenplanung
„Die Lokalbahn“, 2 / Indersdorf **84**

Neue Modelle
Exklusive Kleindioramen **90**

Fahrzeug-Selbstbau in 1:32
Gewusst wie! **92**

Digital
Eisenbahn.exe Professional 3.0 **94**

Rubriken

Editorial **3**

Bahn-Notizen **46**

Modell-Neuheiten **52**

Bestellkarten zum Heraustrennen **99**

Bahn & Medien: Bücher, Videos etc. **104**

Mini-Markt **106**

Auktionen • Börsen • Märkte **113**

Fachhändler-Adressen **114**

Sonderfahrten und Veranstaltungen **117**

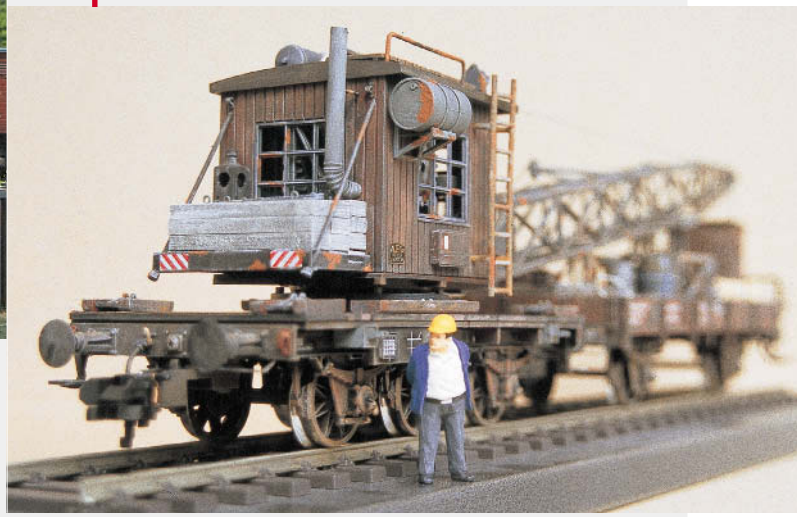
Vorschau **118**

Impressum **118**

Abbildungen dieser Doppelseite:
Schmidt, Luft, Knipper, Tekampe

Höhe null
Direkt vom Kutter auf die Kleinbahn verladen werden die Krabben auf Rolf Knippers Küsten-Modulen. Was es dort außer Loks und Schiffen noch zu sehen gibt, zeigt die „Butjadinger Kleinbahn“ • ab Seite 72

Garantiert ohne Vorbild:
Rein „Freelance“ gestaltet hat Klaus Tekampe seinen Schienenkran in Spur 1. Wieso das Fahrzeug dennoch durch seine vermeintliche Authentizität besticht, schildert er
• ab Seite 92



Schlaglichter der InnoTrans 2004

Die weltweit bedeutendste **Messe für Bahntechnik**, InnoTrans, hat ihre Spitzenposition weiter ausgebaut: 1362 Aussteller aus 35 Ländern stellten in diesem Jahr vom 21. bis 24. September in Berlin ihre innovativen Produkte rund um den Schienenverkehr vor

• Von Konrad Koschinski (Text und Bilder)

① Kein Hightech-Exponat, aber ein optisches Highlight war die Vorstellung der wieder aufgearbeiteten ex DB 221 106 als V 270.06 von EBW-Cargo.
② Bombardier zeigte mit der Re 484 004 für SBB Cargo eine der neuen Multisystemloks aus der TRAXX/185-Familie.
③ Ebenfalls für SBB Cargo bestimmt ist die von Vossloh präsentierte Am 843 066 vom Typ MaK 1700.
④ Daneben wartete der Kieler Hersteller mit der neuen MaK 2000-4 BB auf, der mit 2700 kW derzeit weltweit stärksten vierachsigen dieselhydraulischen Lok.

Im breiten Spektrum der in den Messehallen am Funkturm gezeigten Komponenten und Systeme ragte der Bereich Bahninfrastruktur heraus, er verzeichnete gegenüber 2002 ein kräftiges Wachstum an Ausstellungsfläche. Zu den bestimmenden Themen zählten auch neue Betriebsleit- und Kommunikationssysteme, so die von DB Telematik präsentierte Mobilfunktechnologie GSM-R (Global System for Mobile Communications-Rail), die ab 2005 schrittweise auf dem DB-Netz Einzug halten wird.

Highlights insbesondere für das Privatpublikum, aber ebenso wohl für die meisten Fachbesucher, waren die über 70 Exponate auf dem Freigelände. Die dichte Belegung der rund 2000 Meter langen Gleise des InnoTrans-Bahnhofs machte es den Fotografen freilich nicht gerade leicht. Die Palette der Triebfahrzeuge reichte vom

extrem kompakten Loktraktor CRAB der Firma F.E.L.S. bis hin zur stärksten vierachsigen dieselhydraulischen Lokomotive der Welt und zur neuesten Multisystem-Ellok. Wie immer gehörten auch diverse Gleisbau-, Mess- und Prüffahrzeuge, Waggons, Niederflur-Straßenbahnen sowie Triebzüge für den Regionalverkehr zum Neuheitenreigen.

Stellen wir unserer Auswahl einige Großdiesellokomotiven voran: Die GM Electro-Motive Division präsentierte den schon bekannten Loktyp JT42CWR der Class 66, dieses Mal vertreten mit der 29 003 des Eisenbahnunternehmens Heavy Haul Power. Abgesehen davon, dass der US-Bolide nahezu unfotografierbar war, stahl ihm das neueste Kraftpaket der Vossloh Locomotives GmbH die Schau: die MaK 2000-4 BB ist die konsequente Weiterentwicklung der seit dem Jahr 2000 angebotenen (zunächst als G 2000 BB bezeichneten) MaK 2000 BB. Ihr Dieselmotor leistet 2700 kW, mehr als in irgendeiner anderen B'B'-Lokomotive mit hydraulischem Antrieb. Überdies besitzt die MaK 2000-4 BB ein neues Abgaspartikelfiltersystem. Dadurch zeichnet sich auch die ebenfalls gezeigte MaK 1700 in der Version als Am 843 für SBB Cargo aus, beide Loks sind die weltweit saubersten in ihren Leistungsklassen. Entgegen von Spekulationen handelt es sich bei der MaK 2000-4 BB, die während der Messe auf den Namen „Boreas", der wildbrausende Nordwind, getauft wurde, jedoch noch nicht um eine universell verwendbare Maschine, vielmehr ist sie laut Firmenprospekt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einer Anfahrzugkraft von 292 kN für den schweren Güterzugdienst bestimmt.

Ebenfalls für schwere Güterzüge eignet sich die V 270.06, zu den „Hightech-Exponaten" gehörte sie indes nicht: die nach ihrer Rückkehr aus Griechenland im Ostmecklenburgischen Bahnwerk Neustrelitz frisch aufgearbeitete ehemalige 221 106 der Deutschen Bundesbahn ist nun das „Flaggschiff" der im Güterverkehr und in der Baulogistik aktiven EBW-Cargo.

Wie kollisionssicher der neue Lokasten der TRAXX-Familie ist, wurde am Beispiel eines nach verschiedenen Crash-Szenarien kaum verformten Führerstands gezeigt.

Die Alstom Lokomotiven Service GmbH, Stendal, zeigte mit der 203.1 eine vollmodernisierte Maschine der früheren DR/DB AG-Baureihe 202: mit Einbau des NS-Zugbeeinflussungssystems ATB ist sie auch für den grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande gerüstet, zudem ist sie mit dem Einbau einer GSM-R-Zugfunkanlage für international einheitliche Kommunikationsstandards vorbereitet. Die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Bremen, stellte mit der 216 122 (Wiebe-Lok 10) eine modernisierte Vertreterin der altbekannten V 160 aus.

Als herausragende Neuheit auf dem Ellok-Sektor präsentierte Bombardier Transportation mit der Re 484 004 (SBB Cargo) die Multisystem-Version der TRAXX-Lokomotivfamilie. Die modular aufgebaute TRAXX-MS ist für Wechsel- und Gleichstrom ausgelegt, sie kann prinzipiell unter 15 kV/25 kV Wechselspannung und 1,5 kV/3 kV Gleichspannung fahren. Als SBB-Reihe 484 überwindet sie zunächst die Systemgrenzen zwischen der Schweiz und Italien, nach Einbau der dafür nötigen Zugsicherungssysteme stünde auch einem Einsatz beispielsweise nach Deutschland, Frankreich und in die Niederlande technisch nichts entgegen.

Siemens Transportation Systems zeigte die Viersystemlok ES 64 F4 089 alias E 189 989 aus dem Dispolok-Pool, deren

①Siemens zeigte aus seiner Dispolok-Flotte die Viersystemlok ES 64 F4 089 alias E 189 989 mit Italien-Zulassung sowie den EuroRunner ER 20-010.
②Die Alstom Lokomotiven Service GmbH präsentierte mit der 203.1 eine vollmodernisierte ex DR/DB AG-202 mit Ausrüstung für grenzüberschreitende Einsätze.
③Von der tschechischen CMKS-Holding war die Rangierlok 709 401 vertreten.
④Vom Gleisbauservice Die-Lei GmbH der „Teepott" 346 981, eine ex DR-V 60.

Russische Dieselpower für Westeuropa

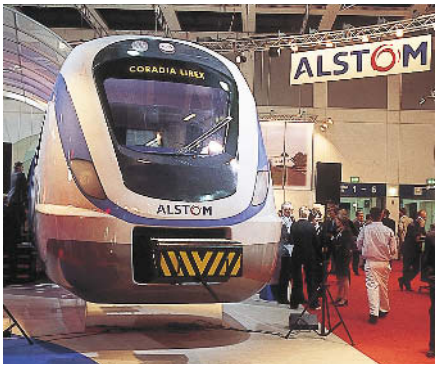
Einen dieselelektrischen Giganten kündigten die namhaften osteuropäischen Hersteller Luganskteplovoz/Ukraine und Kolomna/Russland an: Die in Entwicklung befindliche, auf dem Messestand als Modell zu bewundernde achtachsige „TransEuroLok" mit vier zweiachsigen Drehgestellen in der Achsfolge (Bo'Bo')(Bo'Bo') soll 3500 kW (4760 PS) leisten und 140 km/h erreichen. Ihre Typenbezeichnung „TEplus" weist auf die gegenüber der erst kürzlich in Lugansk vorgestellten sechsachsigen TEP 150 nochmals gesteigerte Leistung und Zugkraft hin. Nach Auskunft der Hersteller ist die Lok für den westeuropäischen Markt (außer Großbritannien) konzipiert! Das Gesamtgewicht um die 150 t wird bei der „TEplus" dank ihrer Achsfolge auf nur ca. 18 bis 20 t Achslast „gebändigt". Ab 2006 soll der Loktyp verfügbar sein.

Schon das Modell zeigt Charisma: die für den westeuropäischen Markt konzipierte „TEplus" aus Kolomna.
FOTOS: MICHAEL KROLOP (3)

rote Stirnbalken auf die Zulassung für Italien hinweisen. Brandneu war dieser Loktyp allerdings schon auf der InnoTrans 2002 vorgestellt worden, desgleichen der nunmehr mit der Dispolok ER 20-010 vertretene dieselelektrische „EuroRunner“.

Mit zwei Top-Neuheiten in der Sparte Triebzüge wartete Alstom Transport auf: Zu den absoluten Stars auf dem Freigelände zählte der erste Regio CITADIS für die Kasseler RegioTram. 28 bestellte Zweisystemzüge werden auf den städtischen Straßenbahntrassen und auf elektrifizierten Eisenbahnstrecken fahren. Die weiteren zehn kommen voraussichtlich ab Ende 2005 unter der Straßenbahn-Fahrleitung als Elektrofahrzeuge (750 Volt Gleichstrom) und auf nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken als Dieselfahrzeuge zum Einsatz; bei diesen Zügen des Typs Regio CITADIS handelt es sich mithin um die weltweit ersten normalspurigen Hybrid-Stadtbahnen. Am Stand in der Halle enthüllte Alstom ein 18 Meter langes Mock-up des neuen Regionalzuges CORADIA LIREX. 55 sechsteilige Einheiten wurden von den Stockholmer Verkehrsbetrieben bestellt, mit 107 Metern Länge sind sie in ihrer Klasse die längsten Gelenkzüge der Welt.

Der CORADIA LIREX basiert auf einem Forschungsprogramm von Alstom und der Deutschen Bahn, bereits auf der InnoTrans 2000 hatte der LIREX Experimental großes Aufsehen erregt. Ferner stellte Alstom einen LINT 27 und einen LINT 41 in der Ausführung für die Vectus Verkehrsgesellschaft aus, die mit zehn einteiligen und 18 zweiteiligen Fahrzeugen ab Dezember 2004 den Betrieb auf vier Strecken des Westerwald-Taunus-Netzes aufnimmt.



Die Top-Neuheit CORADIA LIREX enthüllte Alstom in der Halle als Mock-up. 55 Einheiten des Regionalzuges wurden von den Stockholmer Verkehrsbetrieben schon bestellt.

Der Schweizer Systemanbieter Stadler Rail lud zum Flirten im neuen FLIRT ein, also im Flinken, Leichten Innovativen Regional-Triebzug. Platz nehmen konnten die Messebesucher im für die Regio-S-Bahn Basel bestimmten RABe 521 der SBB. Insgesamt haben die Schweizerischen Bundesbahnen 42 vierteilige FLIRTs bestellt, davon zehn als RABe 523 für die Stadtbahn Zug. Neun Einheiten erhält die Euro THURBO GmbH für den Verkehr zwischen Engen und Konstanz. Außerdem gab es Versionen bekannter Triebzug-Typen zu sehen: Bombardier zeigte einen dreiteiligen elektrischen Talent für die Österreichischen Bundesbahnen (4023 003 der ÖBB), Siemens einen ebenfalls von der ÖBB beschafften Desiro (5022 003).

Ihre InnoTrans-Premiere hatte die Rotem Company, Südkoreas Marktführer auf dem Gebiet der Schienenverkehrstechnik. Ständig umlagert war eine Kabine des Magnet-Schwebezuges UrbanMaglev für den städtischen Nahverkehr, aber auch ein Exemplar der weltweit schon über 7000 Mal von Rotem verkauften „Electric Multiple Units“ (EMU) für herkömmliche Nahverkehrsbahnen stieß auf reges Interesse. ❑