

Eisenbahn JOURNAL



„Baukastenlok“: Die V 65 in Vorbild und Modell

V 100-Jungbrunnen:
Alstom Lokomotiven Service GmbH Stendal

Anlagenporträt:
Prämierte DRG-Impressionen in H0

(Füllseite)

Beispiellose Solidarität

Montag, 3. Januar 2005. Tag 8 nach der Katastrophe in Südostasien. Die Abendnachrichten im Fernsehen sind voll der Berichte aus dem Tsunami-Gebiet. Gezeigt werden u.a. tauchende Touristen in Thailand, während in Sumatra und an anderen Orten noch immer Leichen geborgen und weitere Zehntausende von Toten befürchtet werden. Und wenn man genau hinhört, erfährt man, dass die eigentlichen Probleme in der Katastrophenregion erst jetzt beginnen: Versorgungs- und Logistik-schwierigkeiten, hunderttausende Menschen obdachlos – vielen wurde ihre Existenzgrundlage buchstäblich unter den Füßen weggespült. In einer beispiellosen Hilfsaktion bemüht sich der Rest der Menschheit, die Not zu lindern.

Wie wird das wohl in vier oder acht Wochen aussehen? Kehrt dann wieder „Normalität“ in unsere Medienlandschaft ein? Wird dann, nach Untersuchung diverser Schuldfragen, wie: „Warum wurde nicht gewarnt? Warum sind manche Hilfsmaßnahmen so schleppend angelaufen?“, wieder Business as usual betrieben? Wird eine der größten Naturkatastrophen der Menschheitsgeschichte hinter uns liegen und – abgesehen von den direkt betroffenen Urlaubern und ihren Angehörigen – der 100 000-fache Tod, die Verwüstungen und nachfolgendes Elend zu einem Medienereignis vom anderen Ende der Welt geworden sein? Das ist bisher immer so gewesen. Leider. Wer redet heute noch von Bam? Oder erinnern wir uns an die letzten Hochwasserkatastrophen hierzulande: Nach enormer spontaner Hilfe, Sondersendungen im Fernsehen und großer Spendenbereitschaft kehrte recht schnell wieder Ruhe ein. Das Volk war für einen kurzen Moment zusammengerückt angesichts der überwältigenden Kraft der Natur – nur um sich schnell wieder zu zerstreuen und seine teilweise kleinlichen Streitereien fortzuführen ...

Was dies alles in einer Eisenbahnzeitschrift zu suchen hat? Viel, denke ich. Blicken wir noch einmal auf Oder- und Elbe-Flut und deren Folgen zurück: Neben den direkten Schäden – Todesopfer, zerstörte Häuser und Wohnungen, vernichtete Waren und Lagerbestände – war besonders die Verkehrs-Infrastruktur von Verwüstungen betroffen. Immerhin gelang es, zentrale Punkte wie den Dresdener Hauptbahnhof innerhalb kurzer Zeit nach Rückgang des Wassers wieder funktionsfähig zu machen. Und doch blieben im unserem hochentwickelten, industrialisierten und reichen Land mehrere Bahnstrecken monate- oder sogar jahrelang gesperrt und unrepariert. Man konnte sich das leisten, da die Eisenbahn in Deutschland nur noch für einen kleinen Teil der Mobilitäts- und Güter-

versorgung der Menschen zuständig ist. Doch wie ist das in Südostasien? In den weniger entwickelten, teilweise vom Bürgerkrieg zerrissenen Ländern ist die Eisenbahn gerade für die ärmere Bevölkerung eines der wenigen Transportmittel, das man sich leisten kann. Auf Sri Lanka wurde ein Zug mit Hunderten von Menschen vom Tsunami „einfach so“ weggespült. Fatal vertraute Bilder unterspülter Gleise, umgeworfener Wagen, zerstörter Wege. Wie lange wird es dort wohl brauchen, die zur Deckung menschlicher Grundbedürfnisse benötigte Infrastruktur wieder aufzubauen, wenn die Zahl der von der Katastrophe Betroffenen in die Millionen und die Schadenssumme in die Milliarden geht? Gerade wir Eisenbahnfreunde können ermessen, welche Bedeutung ein funktionierendes Schienennetz hat!

Es gibt aber noch einen anderen, sogar wichtigeren Grund, auch in einer Eisenbahnzeitschrift ein solches Thema anzuschneiden. Naturkatastrophen machen keinen Unterschied, vor ihnen sind wir alle gleich – Europäer und Asiaten, Autofahrer und Eisenbahner, Modellbahner und Nicht-Modellbahner. Wir Menschen können nur eine Antwort geben: Solidarität! Zusammenhelfen über alle Rassen-, Glaubens- und Interessengrenzen hinweg. Die DB AG z.B. hat rasch reagiert und bereits am 29. Dezember angekündigt, zu jedem von Bahnmitarbeitern gespendeten Euro einen Weiteren als Spende hinzuzulegen.

Auch die WAZ-Mediengruppe, zur der das Eisenbahn-Journal gehört, bemüht sich um Hilfe und hat die Aktion „Fluthilfe Asien“ ins Leben gerufen, die mit einer Startspende von 500 000 Euro ausgestattet wurde. Dank der hohen Spendenbereitschaft von WAZ-Kunden, -Lesern und -Mitarbeitern ist der Kontostand bereits Anfang Januar auf rund 900 000 Euro gewachsen. Die Spenden sollen der Gegend um Galle im Süden Sri Lankas zugute kommen, welche durch die Flutwelle weitgehend zerstört ist. Jede noch so kleine Geldspende ist willkommen und kommt unmittelbar den Betroffenen der Katastrophe zugute. Das Spendenkonto:

Caritasverband, Bistum Essen
Kennwort WAZ-Aktion „Fluthilfe Asien“
Bank im Bistum Essen
Konto 80 888
BLZ 360 602 95

PS: Vielleicht findet sich auch der eine oder andere Modellbahnhersteller, der – wie Piko das beim Oder-Hochwasser vormachte – einen Benefizwagen zugunsten der Tsunami-Opfer anbietet. Mit garantiert 5 oder 10 Euro Spendenanteil. Hier ist hilfreiche Fantasie gefragt!

PPS: Mein Autorenhonorar für diesen Text stelle ich natürlich auch als Spende zur Verfügung.

TOBIAS PÜTZ, EJ-AUTOR



TITELBILD: Kurz vor Weihnachten hat Roco die V 65 in H0 an den Fachhandel ausgeliefert. Das interessante Modell dürfte somit noch auf manchen Gabentisch gelang sein. Einen Vorbild- und einen Modell-Beitrag zur V 65 gibt es in dieser Ausgabe ab Seite 38.

FOTO HELGE SCHOLZ

Vorbild

Werk-Reportage

Alstom Stendal: Jungbrunnen für V 100 **6**

Dampflok-Porträt

Baureihe 03: Wagners Salondampfer **12**

Ellok-Historie

Rübelandbahn: Ablösung im Nordharz **20**

Regionalverkehr

Harz-Weser-Netz: Bestand gesichert **26**

Südtirol aktuell

Meran-Mals: Zurück zur Schiene **28**

Vorbild und Modell

V 65-Vorbild

Die Baukastenlok von MaK **38**

V 65-Modell von Roco

Rar & rot **44**

HF 110 C-Vorbild

Krieg und Frieden **46**

HF 110 C-Modell

99 4652 von Roco in H0e **49**



Wagners Salondampfer:

Im Jahr 2005 jährt sich die Indienststellung der „kleinen 01“ – der Baureihe 03 – zum 75. Mal • ab Seite 12



Ablösung im Nordharz:

Zum Einsatzende der Baureihe 171 auf dem elektrischen „Inselnetz Rübelandbahn“ und zum Ersatz durch moderne Mehrsystemloks der Baureihe 185 blicken wir auf die 40-jährige Geschichte der sechsachsigen „Einzelgänger“ zurück • ab Seite 20

Modell

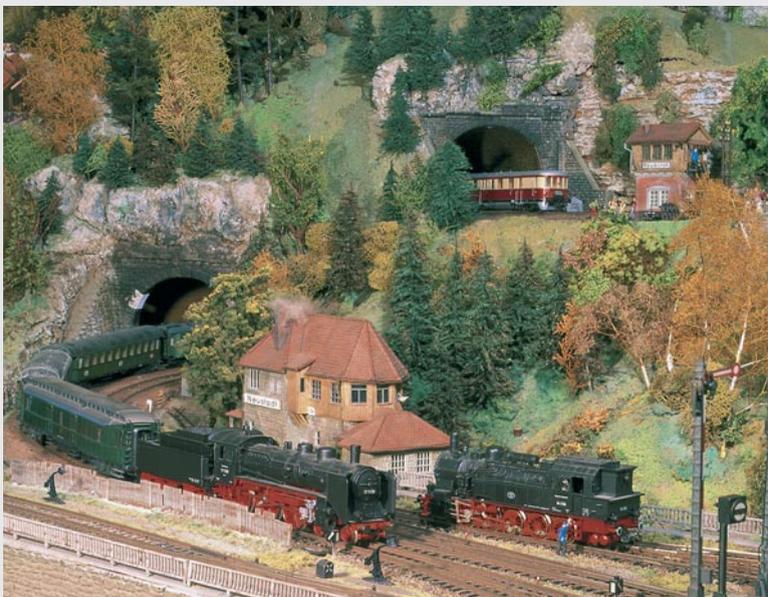
Anlagenporträt DRG-Impressionen	62
Neuer Gebäudebausatz Pure Pappe	70
H0-Diorama Französisches Höhlen-Idyll	72
Anlagenporträt • Wettbewerb Nossen-NosTTalgie	78
Neuer Bausatz Fäkalienwagen von Makette	84
Grundlagen Neue alte Farben	86
Neue Wagen Benvenuti Amici!	88
Serie Anlagenbau Mit der Kleinbahn durch die Butjadinger Marsch / 4	90
Basteltipp Sonderfahrt!	94
Basteltipp N-Brücke nach Vorbild Rendsburg	96

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	30
Modell-Neuheiten	50
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Bücher, Videos etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

JÜRGEN NELKENBRECHER, JÜRGEN HÖRSTEL, HELGE SCHOLZ, TOBIAS PÜTZ

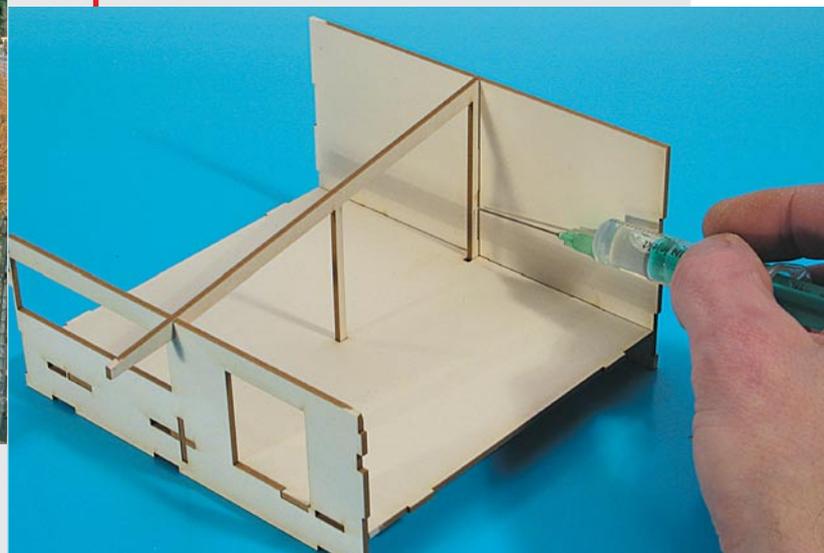


DRG-Impressionen

Eine H0-Anlage im Herbstkleid, die schon vor 30 Jahren preisgekrönt wurde • ab Seite 62

„Papp-Bausatz“

Aus lasergeschnittenen Pappteilen besteht der neue Gebäudebausatz „Lagerhalle“ von MKD. Nützliche Tipps zur Montage und Verfeinerung • ab Seite 70



Loktyp und Fassade sind seit 30 Jahren Markenzeichen des vormaligen Raw Stendal. Im August 2003 wartet hier mit 203 502 eine von der Alstom Lokomotiven Service GmbH modernisierte ex 202 auf die Abholung.



Jungbrunnen für V 100

Einen erfolgreichen Weg als Dienstleister für ein breites Spektrum von Bahnen beschreitet seit zwei Jahren die **Alstom Lokomotiven Service GmbH Stendal** im früheren DB-Werk. Zentrale Geschäftsfelder sind Hauptuntersuchung und Teilmodernisierung von gebrauchten Dieselloks der Baureihen 202 und 212 aus Beständen der DB AG • VON MICHAEL U. KRATZSCH-LEICHSENRING

Nach nunmehr zehn Jahren Bahnreform ist der Wettbewerb auf dem deutschen Schienennetz zwar nicht in dem Maße in Gang gekommen, wie sich das manche Experten vorstellen, aber immerhin existieren bereits mehr als 100 aktive Eisenbahnunternehmen erfolgreich am Markt. Nicht wenigen von ihnen gelang der Start nicht zuletzt dank umfassend aufgearbeiteter und modernisierter Loks der V 100-Familie aus Ost und West. Ihnen kommt eine besondere Bedeutung zu, da diese Loks im Regelfall schneller

und vor allem preiswerter zu beschaffen sind als Neufahrzeuge. Angesichts der im Normalfall dünnen Kapitaldecke der jungen und meist mittelständischen Unternehmen ist dies von enormer Bedeutung.

Genau an diesem Punkt setzen die Aktivitäten der Alstom Lokomotiven Service GmbH Stendal an. Das Werk kann auf fast 30 Jahre Erfahrung in der Unterhaltung und Modernisierung von Diesellokomotiven des Typs V 100 „Ost“ zurückblicken. Bis zur Unterzeichnung des Kooperationsvertrages zwi-



Im werkseigenen Lokpool werden auch V 100 „West“ zur Vermietung angeboten – hier 212 089 bei der Vorbereitung für die Bespannung eines Sonderzuges im November 2004. Darüber hinaus sind 212er zunehmend auch in das Modernisierungsgeschäft einbezogen worden.

schen der DB AG und dem französischen Konzern Alstom am 9. Juli 2002 durch die Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn und Michel Morceau in Stendal war es dennoch ein beschwerlicher Weg.

Flexibilität ist entscheidend

Zu den Hauptgeschäftsfeldern zählen derzeit in Stendal vor allem die Hauptuntersuchung und Teilmodernisierung der gebrauchten Dieselloks der Baureihen 202 und 212 aus dem Bestand der DB AG. Abnehmer sind verschiedene in- und ausländische Privatbahnen sowie neuerdings auch die Deutsche Bahn AG selbst. So arbeitet man in Stendal derzeit gerade sechs V 100 „Ost“ für DB Regio Nürnberg völlig neu auf.

Die einzelnen Modernisierungspakete für die „Petroleum-P 8“, wie die V 100 seinerzeit liebevoll von ihren Lokführern ob ihrer universellen Einsetzbarkeit genannt wurden, sind modular und, so weit technisch möglich, separat realisierbar.

- Ausrüstung mit modernen Motoren von MTU oder Caterpillar anstelle der aufgearbeiteten Altaggregate wie etwa 12 KVD der V 100 „Ost“.
- Ausrüstung mit neuen Voith-Strömungsgetrieben oder Überholung der vorhandenen Getriebe. Optional ist der Einbau von Stufengetrieben zur Erhöhung der Zugkraft im Rangierbetrieb möglich.
- Umbau der Drehgestelle für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für V 100 „Ost“.
- Austausch der Hilfsbetriebe (Strom- und

Druckluftversorgung)

- Einbau einer Vorwärmanlage anstelle des Dampfheizkessels
- Lackausbesserung oder Neulackierung
- Modernisierung des Führerstandes

Dabei entwickelten die Stendaler zunächst entsprechend dem Kundenwunsch ein besonders attraktives Modell: Basis waren V 100, deren letzte Hauptuntersuchung nach § 32 Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) maximal drei bis vier Jahre zurücklag. Die Maschinen erhielten entsprechend den Erfordernissen und unter Berücksichtigung geltender Vorschriften eine Bedarfsausbesserung mit Bremsrevisionen und eine Ausrüstung mit aktuellen Systemen zur Zugbeeinflussung (Indusi PZB 90) und Zugfunk.

Durch dieses Vorgehen erhielt der Kunde zunächst eine einsatzfähige, aber sehr preiswerte Lokomotive, mit der er sich die für die folgende Hauptuntersuchung (HU) nötigen Mittel erwirtschaften konnte. Dass diese in Stendal erfolgt, ist vertraglich geregelt worden. Ebenso die Option, im Rahmen der HU beispielsweise Motor und Getriebe der Lok komplett zu erneuern. Da der Bestand an



Ausgemusterte V 100 aus Ost und West brachte die DB AG in das Joint Venture mit Alstom ein.

Auf den Stendaler Service setzen auch große Anschlussbahnen wie von PCK Schwedt.



Beim 203-Programm werden auch die Hilfsbetriebe komplett überholt und teilweise ersetzt.



Im Rahmen der Vollmodernisierung erhält eine 203 Drehgestelle mit neuer Sekundärfederung und Lokkastenabstützung.

Am häufigsten werden bei der Modernisierung die gelben Caterpillar-Motoren eingebaut.



Stolz des Werkes ist der moderne Prüfstand, den jedes ausgelieferte Getriebe passieren muss.



Der Blick in die Stendaler Werkshalle zeigt V 100 in unterschiedlichen Aufarbeitungs- und Modernisierungsphasen. Im Vordergrund eine ex 213 und 212.

geeigneten Spenderfahrzeugen für den deutschen Markt mit einer Gesamtzahl von 14 klein war, besteht diese Option der Lokbeschaffung heute nicht mehr.

Neubaulok 203

Bei der Vollmodernisierung werden die V 100, vorzugsweise vom Typ „Ost“, von Grund auf erneuert. Vom Spenderfahrzeug bleiben lediglich der verstärkte und mit neuen Ballastierungen versehene Rahmen und die Aufbauten erhalten. Die Drehgestelle werden unter anderem durch den Einbau einer geänderten Sekundärfederung sowie einer neuen Abstützung des Rahmens für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ertüchtigt. Damit erreicht die modernisierte Lok eine erheblich verbesserte Laufruhe. Dieser Umbau ist äußerlich unter anderem an den drei statt zwei Schraubenfedern der Sekundärfederung zu

erkennen. Neben verschiedenen zeitgemäßen Motoren mit umweltfreundlichen Abgasanlagen und neuen Getrieben erhalten die Maschinen auch ein komplett neues elektrisches Bordnetz mit 24-Volt-Versorgung anstelle der alten 110-Volt-Anlagen.

Komplettiert werden diese Arbeiten durch die Installation neuer Hilfsbetriebe sowie einer automatischen programmierbaren Vorwärmanlage anstelle des alten, nun nicht mehr benötigten Heizkessels.

Das Fahren in Doppeltraktion ist bei der Baureihe 203 schließlich mittels UIC-Steuerkabel möglich. Optional erfolgt die Ausstattung der Lok mit einer Funkfernsteuerung. Zu guter Letzt erhält das Führerhaus eine komplette Schallisolierung, neue ergonomisch gestaltete Fahrpulte sowie die heute notwendige Ausstattung mit Kommunikationstechnik. Obwohl gleichwertig, ist die Vollmodernisierung für den Kunden weniger kostspielig wie die Neuanschaffung einer vergleichbaren Lokomotive

Seit Dezember 2004 liefert Stendal auch 203er mit einer generellen Zulassung und

Sicherheitsausrüstung (ATP) für die Niederlande aus.

Renovierung von Komponenten

Ein weiteres, wenn auch nachrangiges Geschäftsfeld ist für Stendal die Renovierung von Antriebskomponenten. In der Getriebewerkstatt setzt man alle Typen von hydraulischen Strömungsgetrieben instand. Dabei werden auch Komponenten der V 180, V 60 und V 15/22 aufgearbeitet. Vor dem Einbau werden alle Strömungsgetriebe auf dem haus-eigenen Getriebeprüfstand unter Vollastbedingungen ausführlich auf ihre ordnungsgemäße Funktion getestet.

Diese Leistungen sind jedoch nicht auf die Baureihe V 100 beschränkt. Neben den verwandten DR-Maschinen wie V 180 und V 60 sind die Stendaler auch in der Lage, beispielsweise V 200 der vormaligen Bundesbahn aufzuarbeiten. Besonders stolz ist man in der Altmark allerdings auf die erfolgreiche und termingerechte Aufarbeitung der Triebköpfe des VT 11.5 des DB-Museums.



Nicht nur V 100:

In Stendal können darüber hinaus sowohl verwandte ex DR-Maschinen wie V 180 oder V 60 als auch ehemalige Bundesbahn-V 200 in verschiedenen Leistungsumfängen aufgearbeitet werden – hier im August 2003 die soeben fertig grundrierte V 180 von Adam Transporte (Bild links). Besonders stolz ist man freilich auf die erfolgreiche und termingerechte Aufarbeitung der Triebköpfe des einstigen Bundesbahn-TEE-Zuges VT 11.5 für das DB-Museum (rechts).



Mietpool für Loks

Um die eigenen Produkte besser zu vermarkten und parallel Kunden die Möglichkeit zur Abdeckung von Bedarfsspitzen einzuräumen, richtete man auch einen Mietpool ein (derzeit 14 V 100 Ost und West). Die Loks sind teil- bzw. vollmodernisiert, ihre Motorleistung liegt zwischen 900 und 1380 kW.

Referenzen

Zu den Kunden der Alstom Lokomotiven Service GmbH in Stendal zählen inzwischen

zahlreiche private und nationale Bahnen im In- und Ausland. Einige der wichtigsten sind

- DB Bahnbau (16 Loks)
- EfW-Verkehrsgesellschaft (9)
- PRESS (6)
- Railion Niederlande (5)
- Transport- und Logistik-Gesellschaft TLG (5)
- Silvia & Uwe Adam Transporte (5)

Insgesamt wurden seit Beginn der Modernisierungsarbeiten bereits 50 Lokomotiven vollmodernisiert zur 203 und 81 Lokomotiven mit neuen Motoren teilmmodernisiert. Zusätzlich wurden bereits 11 V180 hauptuntersucht und repariert.

Aussichten

Nach einer recht erfolgreichen Startphase hat sich das Unternehmen am Markt etabliert und genießt einen guten Ruf. Dies ist jedoch für die Mitarbeiter kein Grund, sich auf den ersten Lorbeer auszuruhen. Im Gegenteil – die vorübergehende Sättigung des Marktes zwang das Werk Stendal zur Suche nach neuen Aufgabenfeldern.

Begünstigt durch die derzeitige Auftragslage am Alstom-Standort Salzgitter kommt es seit Ende 2003 zur intensiven Kooperation. So werden in Stendal die in Salzgitter gefertigten

Werkstätte mit Tradition

Die Wartung von Lokomotiven hat in der Altmark eine lange Tradition. Die Wurzeln der heutigen Alstom Lokomotiven Service GmbH Stendal gehen bis ins Jahr 1873 zurück. Seinerzeit gründete die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, eines der innovativsten Eisenbahnunternehmen seiner Zeit, in Stendal ihre Zentralwerkstatt für Lokomotiven und Wagen. Erstes Fabrikgebäude war der entbehrlich gewordene Bahnhof. Eine Hauptuntersuchung dauerte zur damaligen Zeit rund vier Monate. Ab 1881 firmierte das Unternehmen als Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstatt. Zwischen 1898 und 1904 stellte man einen großen Teil der Maschinen auf Druckluftantrieb um. Von 1903 bis 1912 erweiterte man die Fabrikhallen erstmalig. Dabei entstand auch eine neue Kesselschmiede. Im Oktober 1924 erhielt

Die letzte im Raw Stendal hauptuntersuchte Dampflok war 1979 die 52 8184, die heute im Traditions-Bw Staffurt hinterstellt ist – hier neben einer Schwesterlok im Jahr 1995.



diese mittlerweile verstaatlichte Werkstatt schließlich den Status eines Reichsbahnausbesserungswerkes (Raw) und unterstand der Direktion Altona. Eine Hauptuntersuchung dauerte nun nur noch 28 Tage.

Erste Schließungspläne tauchten dennoch bereits 1927 auf. Allerdings erhielt Stendal dann 1936 ein neues Anheizhaus für die nun hier betreuten Baureihen 54, 55, 56, 57, 58, 74, 89 und 94. Im Zweiten Weltkrieg wurden 2700 Quadratmeter Fläche mit zwölf Prozent der Gleisanlagen und einem Drittel aller Weichen zerstört.

Auch nach Kriegsende wurde Innovation im Raw Stendal groß geschrieben: 1949 stellten dessen Schlosser mit der 17 1119 die erste Schnellzuglok mit Wendler'scher Kohlenstaubfeuerung in Dienst. Gegenüber der in der DDR bis dato dominanten Braunkohlefeuerung war dies ein enormer ökonomischer Fortschritt. Ferner ermöglichte er Arbeitserleichterungen für die Dampflokpersonale. In den Folgejahrzehnten war Stendal als Raw schwerpunktmäßig mit der Modernisierung und der Unterhaltung der Güterzugdampflokomotiven der Baureihen 50 und 52 betraut. Ferner verantwortete das Raw den Umbau von 72 Reko-50ern auf Ölhauptfeuerung.

Mit dem fortschreitenden Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn (DR) und der Konzentration der Dampflokunterhaltung im Raw Meiningen erhielt Stendal neue Aufgaben. Das Raw war ab Mitte der 1970er-Jahre für die Unterhaltung der Diesellokomotiven der Baureihe 110 zuständig. Diese ab 1968 bei der DR in Dienst gestellten Loks waren nun erstmals zur Hauptuntersuchung fällig. Erste Maschine war 110 122, die am 12. März 1975 abgenommen wurde. Insgesamt wurden 1975 noch weitere 31 V 100 hauptuntersucht, 1976 waren es schon 162. 1977 führten die Stendaler bereits 264 Hauptuntersuchungen sowie zahlreiche Bedarfsausbesserungen durch. Zwei Jahre später endete schließlich die Dampflokunterhaltung in der Altmark und Meiningen verblieb als letztes