

Eisenbahn JOURNAL

April
4/2005

Ladegut Wein

in Vorbild und Modell

Schweiz-Highlight

75 Jahre Glacier Express

Marschbahn aktuell

NOB präsentiert erste DE 2700



(Füllseite)

Schrecken der Meere und Lüfte

Um es gleich vorweg zu sagen: Langatmige Aprilscherze sind nicht mein Fall – weshalb das, was nun kommt, auch keiner ist! Vielmehr nehmen wir die kürzlich verkündete neue Strategie von Bahn-Chef Mehdorn, wonach die DB AG Marktführer zur See und einer der Top vier im Luftverkehr werden soll (siehe Seite 40), zum Anlass für eine kleine satirische Reise in die Zukunft und befinden uns nun im – sagen wir mal – Frühjahr 2010.

In der Redaktion des Eisenbahn-Journals werden gerade die letzten Seiten für die Mai-Ausgabe produziert. Für die aktuelle Rubrik „Bahn-Notizen“ sind noch ein paar Rückfragen in der Zentrale der DB AG-Konzernkommunikation nötig. In Berlin meldet sich eine – wie schon seit 1994 üblich – gestresste Stimme: „Guten Tag, DB-Kommunikation, sie wünschen? (...) Nein, Mr. Manolito von **Railion TexMex** ist im Augenblick nicht zu sprechen, er befindet sich soeben in einer Internet-Konferenz mit Vertretern unseres südamerikanischen Tochterunternehmens **DB InkaSystems**. Können wir sonst noch was für Sie tun? (...) Tut mir leid, aber mit der Fachabteilung **DB GlobalNostalgic** im DB Museum kann ich Sie momentan auch nicht verbinden – man verhandelt dort gerade mit dem Sonderbeauftragten WanTang von **DB AsiaMoving** über die geplante Integration der 2008 von **DB InterNetz** wegen Oberbauschäden für den schweren Güterverkehr stillgelegten JiTong-Bahn ins DB-Nostalgieprogramm, um ab der Saison 2011 auch am Jing-Peng-Pass wieder Dampfzüge offerieren zu können. (...) Aber Augenblick – soeben hat sich Mr. Manolito ausgeloggt, ich kann Sie jetzt durchstellen“. (...) „Hello, this is Railion TexMex, Manolito! – Hello!? – Caramba ...“

An dieser Stelle wird das Telefonat leider unterbrochen. Wie wir später erfahren, hat ein SOS-Ruf des Frachters „Michaela Adam“ von **DB OceanLines** im Berliner DB-Kommunikationszentrum für Aufregung und technische Probleme gesorgt. Gottseidank war das 1987 von einer griechischen Reederei aus dem Verkehr gezogene und erst 2007 von **DB WaterTech** beschaffte Schiff, das in der Ende 2006 in Palermo eröffneten Werft „Arrabiata“ – einer Außenstelle des Werks Bremen – wiederaufgearbeitet worden war, aber nicht in Seenot. Vielmehr habe wieder einmal der aus einem ICE-TD übernommene Bordcomputer verrückt gespielt, als sich

der Frachter in einer seegangbedingten leichten Schräglage befand (sic!). Wie wir dazu weiter erfuhren, war der kleine Zwischenfall auf hoher See aber dennoch der Anlass für eine Verfügung des **ESBA** (Eisenbahnschiffahrts-Bundesamt; vormals EBA, Eisenbahn-Bundesamt), wonach sämtliche ausgelassenen Frachter von **DB OceanLines** umgehend einen Hafen anzusteuern hätten, um von den bereits alarmierten Servicetechnikteams von **DB GlobalRecycling** (einer Mitte 2005 als Ersatz für die zentrale Fahrzeugbeschaffung der DB AG gegründeten Gesellschaft) überprüft zu werden.

Wo waren wir stehen geblieben? Ach ja: Nach dem kurzzeitigen Blackout in der Berliner DB-Zentrale konnten wir sowohl Mr. Manolito als auch Mr. WanTang doch noch kurz vor Redaktionsschluss erreichen und uns über den neuesten Stand der Aktivitäten von **Railion TexMex** und **DB AsiaMoving** informieren. Und wie nun schon seit einiger Zeit gewohnt, blieb aufgrund der Fülle von internationalen News in unserer 2008 bei den „Bahn-Notizen“ eingeführten Spezialrubrik „DB GlobalPlayer“ wieder mal kein Platz für eine Meldung von **DB TeutoRail**. Immerhin betreibt die vormalige DB Regio AG mit den aus Polen re-importierten und nunmehr reisschnapsgetriebenen VT 624 noch einen aufwändigen Teilzeitverkehr (jährlich vom 1. bis 31. Juli) auf der 2 km langen Relation Emden Hbf–Emden Außenhafen, worüber es stets Vielfältiges zu berichten gäbe. Als Trost für alle, denen der inländische Schienenverkehr noch am Herzen liegt, konnten wir auf den restlichen acht Bahn-Notizen-Seiten aber einmal mehr die neuesten Infos über das florierende Betriebsgeschehen im Personen- und Güterverkehr der deutschen Privatbahnen bieten, jener „**GermanToyTrains**“, wie sie vom weltweiten Mobilitäts-Leader, unserer guten alten (?) DB AG, inzwischen etwas herablassend genannt werden ...

Nun aber schnell zurück ins Frühjahr 2005, in die Realität des lichtgrau-roten Imperiums: Probleme beim ICE 3, Dauerpleiten bei VT 611 & Co. und selbst nach drei Anläufen in über fünf Jahren noch immer keine neuen Dieselloks. Das kennen wir, da sind wir zuhause. Also bitte, Käpt'n Mehdorn: Bleiben Sie vor Anker! Frisches Denken für die Bahn in Deutschland wäre doch allemal mehr angesagt als Streben nach internationalem Seefahrer-Ru(h)m, oder? – Caramba! GERHARD ZIMMERMANN



TITELBILD: Jeder kennt ihre Modelle, kaum einer hat sie im Original gesehen: Seit fast 40 Jahren sind Weinfasswagen vom Schienenstrang verschwunden. Ihre leider völlig unscheinbaren Nachfolger sind aber auch heute noch unterwegs. Unsere in dieser Ausgabe beginnende Reihe „Ladegut: Wein“ zeichnet erstmals in Deutschland die Geschichte des Weintransports per Bahn nach. Danach wissen Sie auch, dass es einen Weinwagen-Ganzzug wie den hier auf dem NOCH-Messiediorama gezeigten (Wagen von Sachsenmodelle und Piko, Lok von Fleischmann) zumindest in Deutschland wohl nie gegeben hat! FOTO HELGE SCHOLZ

Vorbild

Galerie	
Moderne Bahn plaktiv	6
Berühmte Züge	
75 Jahre Glacier Express	10
Privatbahn aktuell	
Marschbahn-Konzept der Nord-Ostsee-Bahn	18
Triebwagen-Historie	
Abschied vom 628.0	20
Diesellok Aktuell	
221 136 im Härtestest bei PE Cargo	28
Eisenbahnen in Europa	
Ex DR-LVT in Rumänien	32

Vorbild und Modell

Besondere Gütertransporte	
Ladegut: Wein	44
Besondere Gütertransporte	
Weinwagen der Epoche I im Modell	50



Null-Nummer:
Nach 30 Jahren wurde kürzlich die letzte Einheit der Vorserien-628 außer Dienst gestellt. Anlass für eine Rückschau • ab Seite 20

Eine 221 erobert die Prignitz:

Rundum aufgearbeitet musste die ex DB-Diesellok 221 136 im neuen schmunken Stahlblau bei PE Cargo einen Härtestest im Güterzugdienst in der Prignitz absolvieren – und bestand ihn mit Bravour. Ein Praxis-Report aus erster Hand • ab Seite 28



Modell

Modellbahn aktuell Messe-Nachtrag	54
Anlagenporträt H0 Viva Epoche III	56
Neues Lokmodell Weinerts 01 – mal anders	64
Anlagenporträt Ristiin Rastinn Suomen Metsissä	66
Anlagenporträt • Wettbewerb Folge 11 Bahnhof neu – Spaß dabei!	70
Anlagenbau-Serie Bossel–Blankenstein Die Modell-Kleinbahn / 2	78
Serie „Im Banne der Kleinbahn“, Folge 14 Von Magerwiesen und Hochwald	84
Marktübersicht Prellböcke Hier ist Schluss!	90
Bastel-Grundlagen Keine Angst vor Resin / 2	94

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	36
Modell-Neuheiten	52
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:
MALTE WERNING, DR. UWE KNOBLAUCH,
CHRISTOPH KUTTER, HELGE SCHOLZ



Ladegut: Wein

Der Weintransport auf Schienen von den Anfängen bis heute: Beginn einer dreiteiligen Beitragsreihe von Paul Scheller. Parallel dazu: „Wein“ im Modell – ein überraschend facettenreiches Thema • ab Seite 44

Bundesbahn-Zeit

Triebwagen im Vororteneinsatz, Dampftraktion auf den Rangiergleisen und ein abwechslungsreicher Güterverkehr – mit diesem Betriebskonzept ist auf der „Wernersbahn“ der Schienenalltag der 1960er Jahre im Maßstab 1:87 eingefangen worden • ab Seite 56



„Pars pro toto“:

Moderne Bahn plakativ

BILDER UND TEXT VON REINHARD HANSTEIN



Neuere Lokomotiven zeichnen sich durch große homogene Flächen aus, die durch Sicken und Fasen nur wenig gegliedert werden. Sie lassen sich gut „plakativ“ abbilden

GÜTERZUG-ELLOKS DER BAUREIHEN 189 UND 185

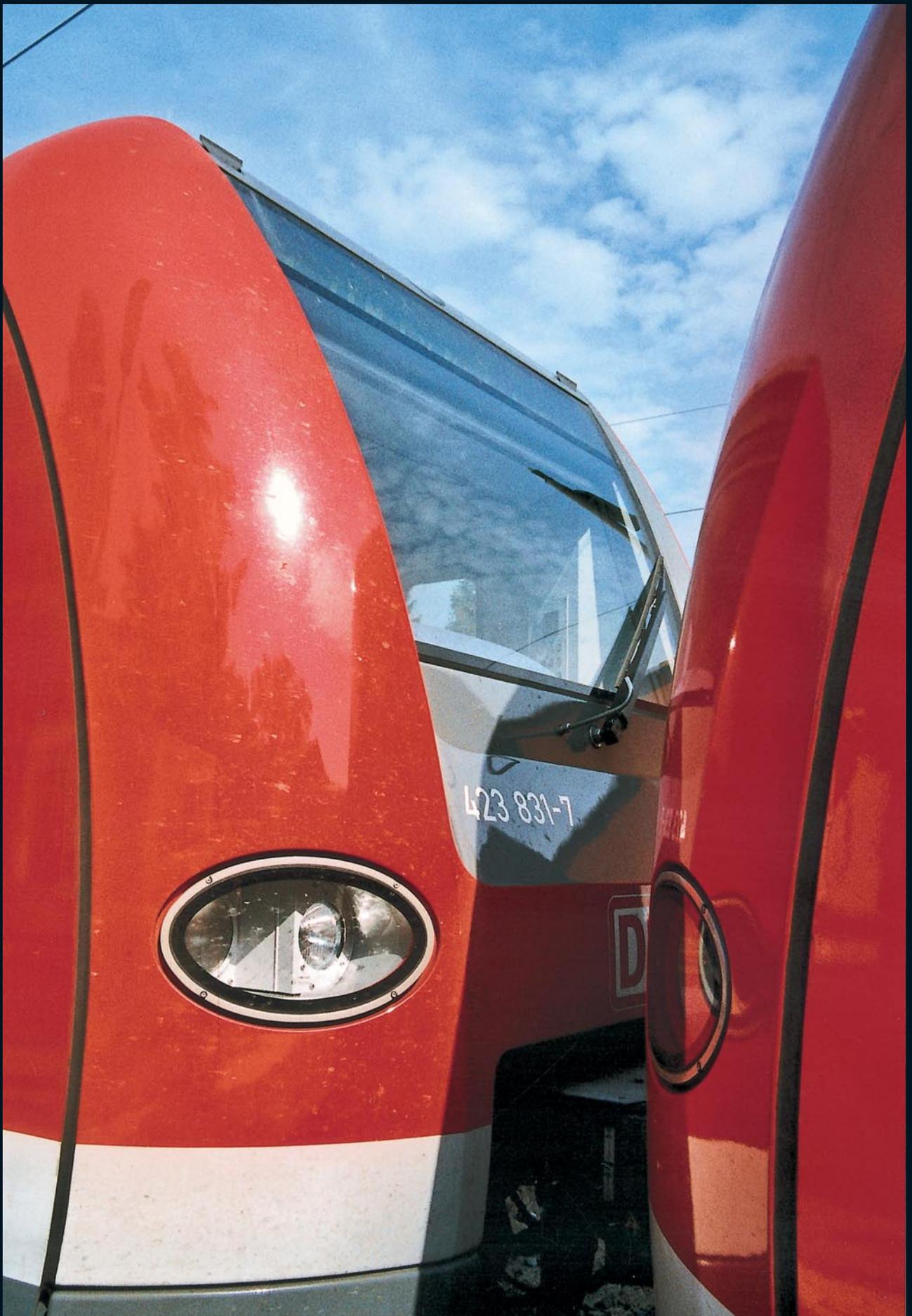
Die Eisenbahn durchläuft zurzeit eine entscheidende, zum Teil schmerzhaft Phase des Umbruchs. Einerseits erlebt sie seit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken eine Renaissance und holt ihren Rückstand gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr auf. Andererseits muss sie sich im Rahmen der Bahnreform der derzeitigen wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Grundströmung anpassen, die Marktöffnung und Privatisierung verlangt.

Hochgeschwindigkeitsverkehr und Bahnreform sind jedoch – vermutlich ist das nur Wenigen wirklich bewusst – zwei verschiedene Dinge. Neubaustrecken und ICE gab es schon vor der 1994 realisierten Reform, sie sind Kinder der Staatsbahn. Trotzdem haben beide Entwicklungen gemeinsam das Gesicht der heutigen Bahn verändert und geprägt. Der Schienenverkehr war stets Spiegel von Wirtschaft und Gesellschaft, an ihm lässt sich viel von der jeweiligen ökonomischen und politischen Kultur ablesen.

Die heutige Bahn lässt sich gut „plakativ“ abbilden. Fahrzeuge und Anlagen zeichnen sich durch klare Formen und homogene Flächen aus. Wer ein Modell der Baureihe 101 oder 152 in die Hand nimmt, mag sich fragen, ob die Nachbildung zu grob geraten oder das Vorbild tatsächlich so detailarm ist (Letzteres trifft zu). Folgt die Einfachheit innovativen Konstruktionsprinzipien und Fertigungstechniken oder ist sie schlicht Folge des Kostendrucks bei der Fahrzeugbeschaffung? Getreu dem Sprichwort ist alles Geniale einfach, aber nicht alles Einfache genial ...

Was die Farbigkeit der neuen Bahn angeht, gibt es einen bemerkenswerten Unterschied: Regional- und Güterzüge werden immer bunter, Fernzüge und neue Bahnanlagen dagegen immer unbunter (so unbunt, dass sich die Schwarz-Weiß-Fotografie regelrecht aufdrängt). Die Schnellbahn





Moderne S-Bahn mit Retro-
Look: Die Lampen erinnern an
den legendären 601

ELEKTROTRIEBWAGEN DER BAUREIHE 423

Pluspunkt für den farbigen Nahverkehr. Auch Güterzüge werden immer bunter, während der Fernverkehr zusehends farbloser wirkt: von lichtgrauen Zügen bis hin zu grauen Kunstbauten

HALTEPUNKT EPPSTEIN-BREMTHAL UND KOFFER-KULI VOR REGIO-143ER



Köln-Rhein/Main treibt es auf die Spitze: Das Grau von Gleisen, Masten und Kunstbauten findet seine Fortsetzung in grauen Bahnhöfen und grauen Lärmschutzwänden. Und die ICE-Züge? RAL 7035 – Lichtgrau!

Ist Farbe ein Indikator für Wettbewerbsintensität? Tatsächlich tummeln sich im Nah- und Güterverkehr zahlreiche nichtbundeseigene Mitbewerber, während ICE und Intercity kaum Konkurrenten haben. Die wenigen Interconnex-Zugpaare fallen gegenüber dem Angebot von DB Reise & Touristik nicht sonderlich ins Gewicht. Bei Strecken und Stationen wäre Wettbewerb ohnehin nicht sinnvoll möglich, sie stellen „natürliche Monopole“ dar.



Ein weiteres Indiz für die These „Farbe=Wettbewerb“ ist, dass die ehemalige monopolistische Staatsbahn, die früher nicht einmal Auto und Flugzeug als Konkurrenten fürchten musste, in Schwarz, Dunkelgrün, Dunkelblau und Dunkelrot, also hochgradig unauffällig, daherkam.

Doch man kann aus Bahnbildern noch viel mehr ablesen: Was werden spätere Betrachter von einer Epoche halten, in der die Züge sich hinter Lärmschutzwänden verstecken mussten und illegale Schmierereien auf Fahrzeugen und Anlagen offensichtlich nicht in den Griff zu bekommen waren? Wird man darin Anzeichen einer egozentrischen oder sonstwie aus dem Gleichgewicht geratenen Gesellschaft erkennen?

Zuweilen scheinen sich sogar neueste Trends in der Eisenbahn widerzuspiegeln. Zufall oder nicht, kam rechtzeitig zur Ostalgiewelle die Ellok-Baureihe 189 auf die Gleise – eine Lokomotive, die mit markanten Seitenwandsicken stark an ihre Reichsbahn-Schwester erinnert.

Die hier vorgestellten Bilder sind bewusst keine „klassischen“ Eisenbahnfotos. Sie geben das Gesicht der heutigen Bahn zugespitzt in plakativen Ausschnitten – „pars pro toto“ – wieder und sollen Zeitkolorit einfangen und zu zeitkritischen Gedanken anregen. Sie sind Momentaufnahmen des aktuellen Abschnitts der Eisenbahngeschichte, für die Historiker einmal eine passende Überschrift finden werden: Renaissance und (Re-)Privatisierung? Hochgeschwindigkeit und Wettbewerb? Oder aber: Neoliberaler Reform-Irrweg?

Das Ende der Geschichte ist jedenfalls nicht erreicht, weitere Kapitel werden folgen. Wird es noch ein Stück in die gleiche Richtung gehen, hin zu noch mehr Privatisierung? Wird das Schienennetz in private Hände fallen und wird dies dem Wettbewerb nützen oder nicht doch eher schaden? Steht vielleicht ein historischer Schwenk bevor, folgt auf die Entstaatlichungswelle eine erneute Verstaatlichungswelle? Wird es eine Abkehr von dem Ziel der „Börsenbahn“ geben und „Bürgerbahn“ das Zauberwort der Zukunft sein?

Auf jeden Fall bleibt es spannend in dieser an Umbrüchen so reichen Epoche. Und noch eines ist sicher: Alle Entwicklungen werden sich am Gesicht der Bahn ablesen lassen. □



Wenn es
außer dem
Himmel kaum
noch Farbtupfer
gibt, drängt
sich Schwarz-
Weiß-Fotografie
geradezu auf

SCHNELLFAHRSTRECKE
KÖLN-RHEIN/MAIN

75 Jahre

