

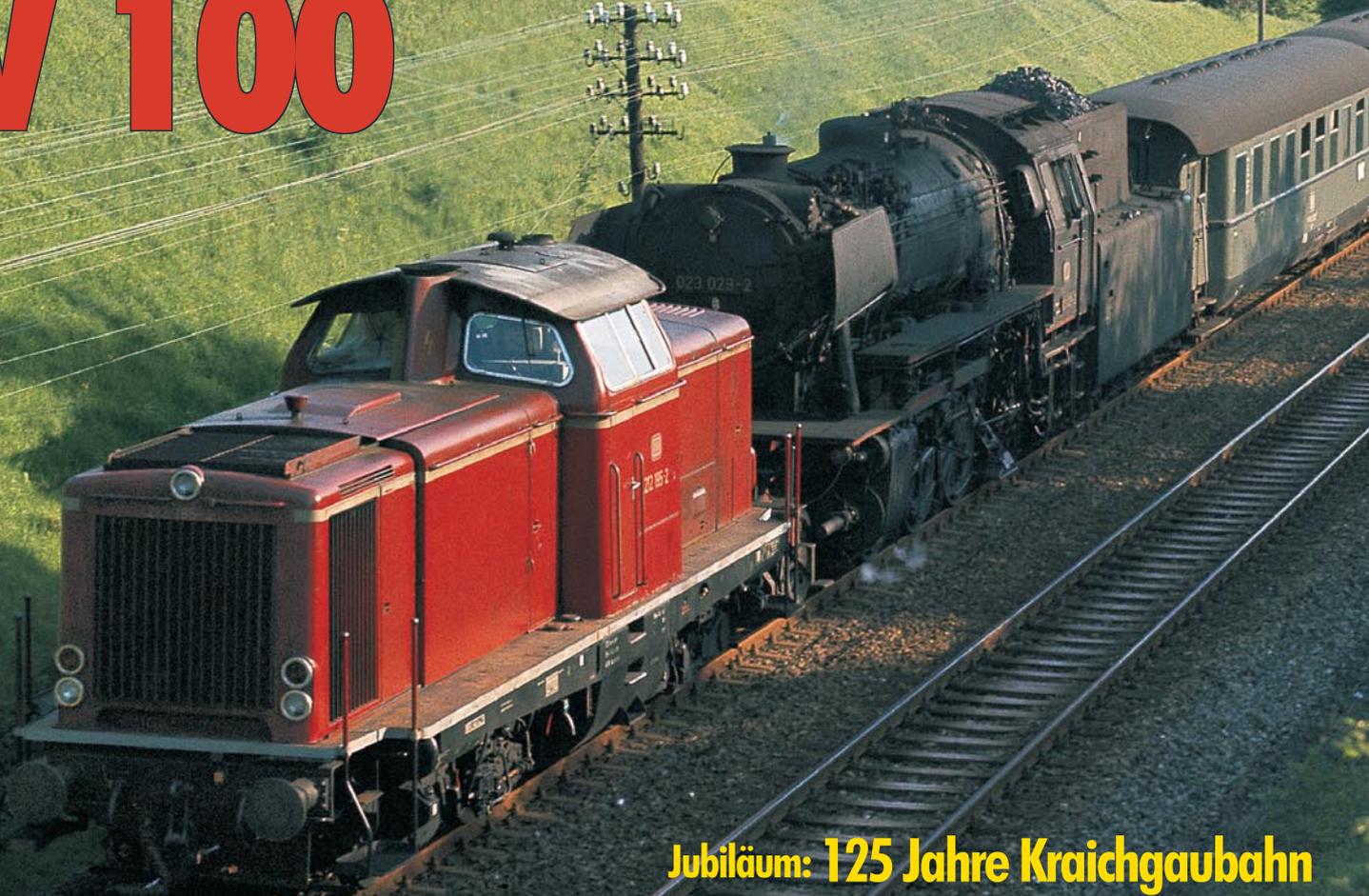
Eisenbahn JOURNAL

August
8/2005



Diesellok-Porträt:

V 100



Jubiläum: 125 Jahre Kraichgaubahn

Güterverkehr: DB-Erzzüge

Anlagen-Porträt: Klingenberg/A.

Fahrzeugbau: „Lindwurm“ u.a.

(Füllseite)

Netz raus? Ja, bitte!

Die Trennung des Schienennetzes vom Betrieb der DB AG ist in den vergangenen Jahren schon wiederholt diskutiert worden. Jetzt ist der Zankapfel der in diesem Punkt keineswegs reformierenden Bahnreform wieder aufgetischt worden: Für die bevorstehenden Bundestags-Neuwahlen haben sich Unions-Politiker darauf verständigt, im Falle eines Wahlsieges das Schienennetz aus dem DB-Konzern herauszulösen. Diese Pläne sorgen nun für Aufruhr.

Nicht nur DB-Chef Hartmut Mehdorn, der stets betont, dass er ein solches Vorhaben für verheerend hält, sieht sich im Hinblick auf einen möglichen Regierungswechsel scharfem Gegenwind ausgesetzt. Auch die Bahngewerkschaft Transnet fährt gegen Pläne für eine Trennung von Netz und Fahrbetrieb schwerste Geschütze auf. „Schon wenn eine Regierung ein entsprechendes Gesetzesvorhaben einleitet, sind Warnstreiks möglich – auch flächendeckend“, wurde Transnet-Vorsitzender Norbert Hansen Ende Juni vom Berliner „Tagesspiegel am Sonntag“ zitiert. Eine Drohgebärde, die weit übers Ziel hinausschießt, wenn man das, was der Union für den Fall ihrer Regierungsübernahme in Sachen Bahn vorschwebt, im Detail betrachtet.

Geplant ist einem Spiegel-Online-Bericht zufolge zunächst ein Zwischenschritt. Dabei soll das Netz aus dem Gesamtkonzern herausgelöst und in eine eigene Gesellschaft transferiert, dann aber für mehrere Jahre der DB AG zur Administration übergeben werden. In einem entsprechenden Vertrag soll natürlich der Bahn zur Auflage gemacht werden, allen Schienenverkehrsunternehmen freien Zugang zum Netz ohne Diskriminierung zu gewährleisten. Sollte die neue Netzgesellschaft dies bewerk-

stelligen, könne diese dann auch nach der Bewährungsphase unter DB-Obhut verwaltet werden. Mit der Überführung des Netzmanagements in eine eigene Gesellschaft sei, so die erstmals in der *Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung* vorgestellten Pläne der Union, in jedem Fall sichergestellt, dass der Bund auch bei einem Börsengang des DB-Konzerns weiterhin Zugriff auf die mit Steuergeldern finanzierten Schienenwege hat.

Was ist daran schlecht? Hat Herr Hansen überhaupt genau zugehört oder gelesen, wenn er nun, wie *Spiegel-Online* weiter berichtet, befürchtet, dass eine Abtrennung des Netzes gleich den „Einstieg in die komplette Zerschlagung des Konzerns“ bedeute. Genau genommen definiert der begrüßenswerte Plan von CDU/CSU doch nur konkret jenen Punkt der Bahnreform, über den sich Politiker aller Couleur seit Inkrafttreten der Privatisierung 1994 jahrelang entweder mit der Bahn gestritten oder ihn kleinlaut mit den jeweiligen DB AG-Chefs ausgesessen haben. Das von den Unions-Politikern favorisierte Auslagern des Netzmanagements in eine eigene Gesellschaft könnte endlich die von den privaten Verkehrsdienstleistern stets geforderte zwingende Neutralität beim Zugang aufs Schienennetz sicherstellen. Dass dies möglicherweise auch langfristig unter DB-Verwaltung funktioniert, hat die Bahn durch die in den Unions-Plänen zugebilligte Bewährungsphase selbst in der Hand. Sieht so eine Konzernzerschlagung aus? Und Bedenken hinsichtlich Personalabbau sind sicherlich zunächst berechtigt, letztendlich dürfte im Zuge einer Herauslösung des Netzbereichs Personal aber eher umgesetzt statt abgebaut werden.

Die Union freilich steht nun in der Pflicht, dem guten Vorsatz im Falle einer Regierungsübernahme auch Taten folgen zu lassen. **GZ**



TITELBILD: Sie war ein Leistungsträger des Strukturwandels in den späten 50ern und während der 60er-Jahre und darf als Modell auf keiner Epoche-3-Anlage fehlen: die V 100 der Bundesbahn. Schon wenige Jahre nach Indienststellung der ersten Loks gaben die vielseitigen Arbeitstiere so mancher Dampflok das Nachsehen. – Fast Symbolcharakter hat daher der im Sommer 1972 fotografierte Vorspann der 212 195 vor 023 029 auf der Strecke Heidelberg–Osterburken.

FOTO JÜRGEN NELKENBRECHER

Vorbild

Galerie

„Bitte zurückbleiben!“

6

Diesellok-Historie

DB-V 100: Ewig junges Arbeitspferd

10

Fernverkehr aktuell

Frischzellenkur für ICE-1-Züge

22

Strecken-Jubiläum

125 Jahre Kraichgaubahn

24

Dampflok-Porträt

Baureihe 25: Ungeliebte Außenseiter

30

Güterverkehr

Schwere Dinger im Erzzugverkehr

32

Österreich

Bahnklassik Ennstal

36



Schwere Dinger:

Sie sind die Schwerlastfahren von Railion und benötigen zumeist zwei Kraftpakete der Baureihe 151
• ab Seite 32

Bahnklassik Ennstal:
Nostalgie ohne Dampf, aber mit beliebten österreichischen Altbau-Elloks versprach Mitte Mai eine von der Zugförderung Selzthal organisierte Veranstaltung. An einem Tag wurden Güterzüge, am anderen Personenzüge bespannt • ab Seite 36



Modell

Anlagen-Porträt 0e Die „stille Pauline“ / Teil 2	56
Anlagenporträt H0 Klingenberg/A.	64
Basteltipp Ladegut: (Wein-)Fässer	72
Test: „Realistic Sound“ von Busch Klapper, pfeif, tröt – blink!	74
Neues Modell CSD-Reihe 555 von MMC	76
Anlagenbau „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 5 Zeche „Kleine Windmühle“ wird fertig gestellt	78
Digital Susi blinkt und bremst / Teil 2	82
Anlagenbau-Serie „Goldener Oktober“, Folge 2 Brückenbau	86
Fahrzeugbau Mit Laserstrahl und Computerfräse	90
Basteltipp Rosen-Rabatte	96
Basteltipp Selbstbau-Wartungscener für Modellloks	97

Rubriken

Editorial	3
BAHN-NOTIZEN	40
MODELL-NEUHEITEN	48
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVDs etc.	104
Gewinnspiel „ProTrain 7“	106
Leserbriefe	106
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

JÜRGEN HÖRSTEL, CHRISTOPH KIRCHNER, HELGE SCHOLZ (2)

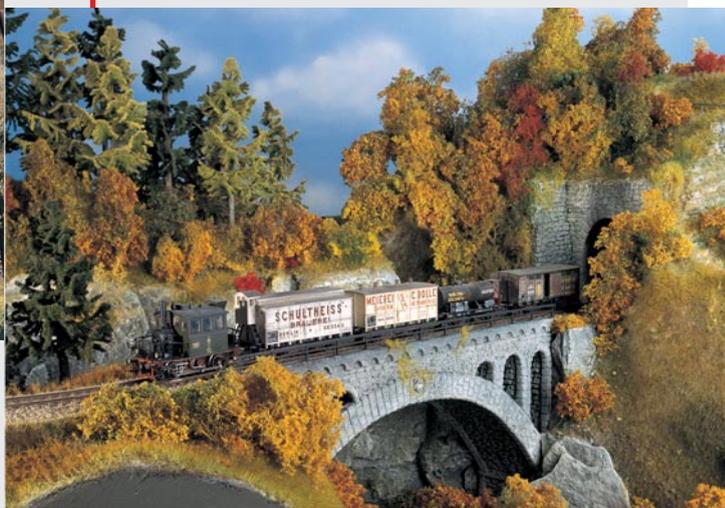


Triebwagen-Traum

Ein vergessener alter Triebwagen und sein Modell. Wie zwei (!) Eisenbahnfreunde mit modernsten technischen Mitteln zum Ziel kamen • ab Seite 90

Schluchtenspringer

Brücken sind ein wichtiges gestalterisches Element, ohne die eine Modellbahnanlage kaum auskommt. Zwei Beispiele im Rahmen unserer Anlagenbau-Serie „Goldener Oktober“
• ab Seite 86

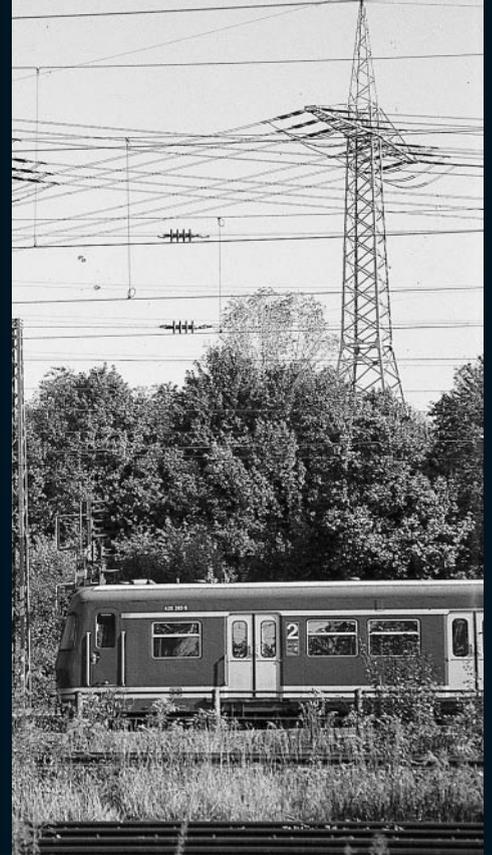


„Bitte zurückbleiben!“

• TEXT UND BILDER VON REINHARD HANSTEIN

Bei der S-Bahn Rhein-Main sind die ET der Baureihe 420 noch zahlreich im Einsatz. Doch die Ablösung der „Olympiazüge“ ist in vollem Gange. So ehrlich muss man sein: Wer an der Peripherie des Rhein-Main-Gebiets wohnt, war nicht immer glücklich darüber, in einem Zug der Baureihe 420 zu sitzen. Bedeutete es doch meist, dass man den RegionalExpress (bzw. früher den Eilzug) verpasst hatte und nun mühselig Bahnhof für Bahnhof mit der S-Bahn „abklappern“ durfte. Dass man x-mal das rammdösiges Ritual lustloser Ansagen auf Rhein-Main-Hessisch anhören musste – jener Mundart, die von dem Komödiantenduo „Badesalz“ so trefflich persifliert wird und die immer etwas gereizt klingt: „Nächstä Halt: Galluswadde!“ Bevor es weiterging, das obligatorische „Bitte zurückbleiben“, das zuweilen bis zur völligen Unverständlichkeit vernuschelt wurde: „Ück-eim“ wäre noch eine der verständlicheren Varianten, „hödelö“ war (neulich auf der S2 nach Niedernhausen) auch schon mal zu hören. Danach das metallische Klicken der Türschlösser und das Surren der Fahrmotoren. S-Bahn fahren bis zum Abwinken oder bis das befreiende „Endstation, bitte alle aussteigen!“ ertönt und ermattete Fahrgäste fatalistisch zum Ausgang trotten.

Was kann man eigentlich gegen den ET 420 haben? Warum dieses zwiespältige Verhältnis? Der Zug ist einigermaßen schön, von außen jedenfalls. An den Stirnseiten dominiert das (liegende) Rechteck. Extrem breite Führerstands Fenster, die sogar ein Stückchen um die Ecken herumreichen, rechteckige Spitzenlichter sowie das Zielschild betonen die horizontale Ausdehnung des Zuges und lassen ihn sehr geräumig erscheinen. Mit 3,08 m ist er tatsächlich sehr breit, doch eine „Bügel-falte“ sorgt dafür, dass sein „Gesicht“ nicht plump ist. Er gehört außerdem zu den Fahrzeugen, denen jede Lackierung steht: das klassische Hellgrau/Orange, das Gleiche mit gelbem Begleistreifen Ende



Stehen 420 und 423
nebeneinander,
könnte man den
Nachfolger für den
Älteren halten



Es ist die Mischung aus mehreren kleinen
Faktoren, die eine S-Bahn-Fahrt mit dem
ET 420 so unwirtlich erscheinen lässt

der Achtziger, die Münchner Sonderlackierungen „Weiß/Blau“ ab der Olympiade 1972 und Blaugrau mit großem „M“ rund 20 Jahre später für die Flughafen-S-Bahn – schließlich das kräftige Verkehrsrot. Der 420 macht von außen in jedem Farbleid eine gute Figur.

Im Inneren strahlt er mit seinen glatten weißen Wänden dagegen die Behaglichkeit eines Kühlschranks aus. In den Neunzigerjahren versuchte die DB etwas Wohnlichkeit zu schaffen, indem sie die alten blasseroten Kunstledersitze gegen neue austauschte und die halbhohe Windschutzwände im Türbereich mit Glas, Edelstahl und farbigen Folien etwas ansprechender gestaltete. Es hat einiges gebracht, doch sieht man dem neuen Gestühl seine „Vandalismusresistenz“ allzu deutlich an. Außerdem ist es in den damaligen Modifarben Türkis und Lila gehalten – Töne, die bereits unmodern, aber noch nicht kultig sind.

Die „Hass-Liebe“ des Nahverkehrsbedürftigen zu diesem Fahrzeug in kurzen Worten: der ungemütliche Innenraum, die grelle Beleuchtung, die häufig schnodderigen Ansagen und nicht zuletzt das Vokabular: Wenn man der Aufforderung „Bitte zurückbleiben“ Folge leistet – ist man dann nicht ein Zurückgebliebener? Und klingt der Begriff „Vollzug“, mit dem ein S-Bahn-Zweiteiler bezeichnet wird, nicht immer ein bisschen nach „Strafvollzug“?

Daneben wirken auch die allgegenwärtigen Vandalismusschäden abstoßend, von denen kaum ein Fahrzeug so betroffen ist wie der 420: Nachdem die DB in den Achtzigerjahren mehr und mehr Schaffner von der S-Bahn abgezogen hatte und ab etwa 1990 gänzlich ohne Zugbegleiter fuhr, machten zunächst die Sitzaufschlitzer von sich reden, gefolgt von den Farb- und Filzstiftschmierern und (aktuell) den Fensterscheibenzerkratzern. Auch der elendeste Unfug folgt offenbar Modetrends! Nun versucht der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), durch den sporadischen Einsatz von Wachleuten die Schäden wenigstens nicht viel größer werden zu lassen.

Die Erforschung von Vandalismus würde Stoff geben für so manche Doktorarbeit im Fach Soziologie. Denn eines dürfte außer Frage stehen: Mit einer Gesellschaft, in der Volkseigentum in großem Stil absichtlich zerstört oder verschandelt wird und die dieses Problem offensichtlich kaum in den Griff bekommt, kann etwas nicht stimmen! Muss die „Bürgergesellschaft“ am Ende selbstkritisch eingestehen, dass sich hinter ihrem Attribut „liberal“ in Wahrheit eine fatale Kombination von Egoismus und Laissez-faire verbirgt?



Die Ablösung der ET 420 ist in vollem Gange und bald werden die „Olympiazüge“ aufs Abstellgleis wandern



Im Prinzip sind die 420er ganz famose Fahrzeuge. Mit (je nach Bauserie) bis zu 139 t bei 67,4 m Länge sind sie zwar nicht unbedingt superleicht, doch ihr Allachsantrieb mit 12 Fahrmotoren und 2400 kW macht sie spurtstark. Ein S-Bahn-Langzug, aus drei Einheiten gebildet und 202,2 m lang, verfügt über 7200 kW Leistung – fast so viel wie ein etwa gleich langer ICE 3 (8000 kW, 200 m)! Trotzdem liegt seine Höchstgeschwindigkeit nur bei 120 km/h, was im S-Bahn-Verkehr aber ausreichend ist.

Sein Nachfolger ET 423 ist gleich lang und etwa gleich stark (2.350 kW), mit 105 t aber deutlich leichter. Er besitzt vier Wagenkästen (ET 420: drei), hat jedoch auf Grund von Jakobsdrehgestellen nur zehn Achsen, von denen acht angetrieben sind. Sein besseres Masse-Leistungs-Verhältnis wurde interessanterweise nicht in höhere Beschleunigung investiert (420 und 423 bringen es auf 1,0 m/s²), sondern in eine höhere Endgeschwindigkeit (140 km/h).



Konventionelle elektromechanische Schaltstufen besitzen beide S-Bahn-Triebzüge nicht: Der 420 regelt seine Leistung mit Hilfe einer Thyristor-Phasenanschnittsteuerung, während der 423 ein zeitgemäßer „Drehstromer“ ist. Drehstromtypische kuriose Geräusche entwickelt der Neue beim Anfahren und Bremsen, was ihm den Spitznamen „Quietschi“ eingebracht hat.

Ein Designvergleich ist angebracht. Die rundliche Form des Nachfolgers erinnert an die Fünfzigerjahre, die ovalen Leuchten sind denen der Baureihe 601 (VT 11.5) verblüffend ähnlich. War hier ein Liebhaber des legendären TEE-Triebzugs am Werke, der ihm ein Denkmal setzen wollte? Doch viel mehr als den Stil der Lampen, die Zugehörigkeit zur Gattung Triebzug, die Spurweite und die Klimaanlage haben 601 und 423 nicht gemeinsam.

Die Fahrgasträume des 423 sind – auch hier besteht wieder ein großer Kontrast zwischen außen und innen – modern und sachlich. Wo man auf Grund des pummelig-barocken Äußeren der Triebwagen schwellende Fauteuils erwarten könnte, finden sich straffe Sitze mit steilen, hohen Rückenlehnen, geometrisch gemustert und in kühlem Blau gehalten. Soll die gestrenge Atmosphäre allfälligen Disziplinlosigkeiten wie Schwarzfahren und Vandalenakten vorbeugen? Zusätzlich ist der Innenraum dank (nahezu) fahrzeugbreiter Wellenbälge zwischen den Wagenkästen auf voller Länge überschaubar und begehbar, was die soziale Kontrolle verbessert und auch die Überwachung erleichtert. Die Führerstände besitzen Rückwände aus Glas. Der Effekt von so viel Transparenz ist durchwachsen, viele Fensterscheiben wurden trotzdem verkratzt. Der Blick über die Schulter des

Lokführers kostet übrigens extra: Anders als beim ICE 3 dürfen im 423 nur Fahrgäste der Ersten Klasse hinter dem Meister sitzen, weil sich die zwei Erstklassabteile jeweils an den Zugenden befinden. Muss ausgerechnet eine S-Bahn mehr Klassen denken widerspiegeln als der Paradezug? Bei der Münchener S-Bahn gibt es die „Erste“ gar nicht. Besonderen Komfort bietet sie im 423 ohnehin nicht: Auf manchen Plätzen sitzt man zu dritt nebeneinander – da reist es sich in der „Zweiten“ beinahe bequemer.

Die grelle Ungemütlichkeit des 420-Innenraums wurde bei seinem Nachfolger durch eine einfache Maßnahme vermieden: Ein Lamellenraster unter den Leuchtstoffröhren sorgt für gerichtetes Licht. Die Stationsansagen kommen nicht mehr vom Lokführer, sondern automatisch aus dem Sprachspeicher. Nur die Ausstiegsseite wird noch „live“ ergänzt. Lichtschranken-gesteuerte schließende Türen machen auch das bislang obligatorische „Bitte zurückbleiben“ überflüssig.

Die Ablösung der ET 420 ist auch im Rhein-Main-Gebiet in vollem Gange. 55 Einheiten des Nachfolgers ET 423 waren Ende 2004 im Bh Frankfurt-Griesheim beheimatet. Damit zählte grob geschätzt jeder dritte S-Bahn-Zug zu den „Neuen“. Entsprechend waren drei von neun Linien (quasi) komplett umgestellt: S 1, S 4 und S 6. Die Beschaffung der „Quietschis“ und damit die Ausmusterung der „Olympiazüge“ wird sukzessive fortgesetzt.

Noch kann man im Frankfurter Umland ein buntes Nebeneinander der S-Bahn-Baureihen beobachten, wie die Bilder zeigen. Und noch heißt es auf vielen Linien ganz typisch:

Bitte zurückbleiben!



„Bitte zurückbleiben!“

• TEXT UND BILDER VON REINHARD HANSTEIN

Bei der S-Bahn Rhein-Main sind die ET der Baureihe 420 noch zahlreich im Einsatz. Doch die Ablösung der „Olympiazüge“ ist in vollem Gange. So ehrlich muss man sein: Wer an der Peripherie des Rhein-Main-Gebiets wohnt, war nicht immer glücklich darüber, in einem Zug der Baureihe 420 zu sitzen. Bedeutete es doch meist, dass man den RegionalExpress (bzw. früher den Eilzug) verpasst hatte und nun mühselig Bahnhof für Bahnhof mit der S-Bahn „abklappern“ durfte. Dass man x-mal das rammdösiges Ritual lustloser Ansagen auf Rhein-Main-Hessisch anhören musste – jener Mundart, die von dem Komödiantenduo „Badesalz“ so trefflich persifliert wird und die immer etwas gereizt klingt: „Näxtä Halt: Galluswadle!“ Bevor es weiterging, das obligatorische „Bitte zurückbleiben“, das zuweilen bis zur völligen Unverständlichkeit vernuschelt wurde: „Ück-eim“ wäre noch eine der verständlicheren Varianten, „hödelö“ war (neulich auf der S2 nach Niedernhausen) auch schon mal zu hören. Danach das metallische Klicken der Türschlösser und das Surren der Fahrmotoren. S-Bahn fahren bis zum Abwinken oder bis das befreiende „Endstation, bitte alle aussteigen!“ ertönt und ermattete Fahrgäste fatalistisch zum Ausgang trotten.

Was kann man eigentlich gegen den ET 420 haben? Warum dieses zwiespältige Verhältnis? Der Zug ist einigermaßen schön, von außen jedenfalls. An den Stirnseiten dominiert das (liegende) Rechteck. Extrem breite Führerstands Fenster, die sogar ein Stückchen um die Ecken herumreichen, rechteckige Spitzenlichter sowie das Zielschild betonen die horizontale Ausdehnung des Zuges und lassen ihn sehr geräumig erscheinen. Mit 3,08 m ist er tatsächlich sehr breit, doch eine „Büggelfalte“ sorgt dafür, dass sein „Gesicht“ nicht plump ist. Er gehört außerdem zu den Fahrzeugen, denen jede Lackierung steht: das klassische Hellgrau/Orange, das Gleiche mit gelbem Begleitstreifen Ende

