

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL 8/2006

Eisenbahn JOURNAL

August
8/2006

10 Jahre neue DB AG-Elloks

BR 101
& Co.



Neues Modell: „Limburger Zigarre“ von Noch

Anlagenporträt: DB-Nebenbahn in den 1950er Jahren

Vorbild und Modell: Baureihe 10

(Füllseite)

Hinauf zu Eis und Schnee

Keine Sorge: Wir haben uns nicht etwa in der Jahreszeit vertan. Die oben stehende Überschrift ist ja zum einen bekanntermaßen der Titel eines Superanlagen- sowie eines Bau- und Planungsheftes unserer Modellbahn-Bibliothek, sie lässt sich zum anderen – mitten im traumhaft schönen deutschen Fußball-Sommer 2006 – nun aber auch für eines der (letzten?) wirklich großen Eisenbahn-Abenteuer unserer Tage, die Tibet-Bahn, quasi wieder verwerten. Anfang Juli, also am Wochenende zwischen der Viertelfinal-Herzattacke Deutschland–Argentinien und dem Halbfinal-Knüller Deutschland–Italien, wurde die neu gebaute, 1142 km lange Strecke zwischen der nordwestchinesischen Stadt Golmud und Lhasa, der Hauptstadt im annektierten Tibet, eröffnet. Der erste Zug startete am 1. Juli, 21.30 Uhr Ortstzeit, von Peking aus. Chinas Staatspräsident Hu Jintao feierte die Strecke bei der Eröffnung als „Meisterstück chinesischen Bahnbaus und großes Wunder für die Welt“. Und die chinesischen KP-Funktionäre sahen gar ein Geschenk zum 85. Gründungstag ihrer Partei.

Die Tibet-Bahn ist als neue Eisenbahnverbindung ganz und gar nicht von der Art, wie man sich gemeinhin eine moderne Neubaustrecke heutzutage vorzustellen hat. Mit umgerechnet 3,3 Mrd. Euro nicht unbedingt kostengünstig errichtet, keinesfalls für den ultimativen Temporausch ausgelegt und ebensowenig von zubetoniertem Ambiente geziert wie europäische, aber auch japanische „Rennbahnen“, realisiert das durchaus von Prestigedenken geprägte Projekt alte Träume im Reich der Mitte. Es wird allerdings auch von Attributen charakterisiert, die der Fahrt „aufs Dach der Welt“ etwas wahrhaft Abenteuerliches verleihen. Auf 86% der Trasse rollen die in der Regel von drei modernen Dieselloks gezogenen und

aus 16 Wagen bestehenden Personenzüge in einer Höhe von über 4000 m, der Tanggula-Pass im tibetischen Hochland liegt sogar auf 5072 m und noch um 255 m höher als die Andenbahn in Peru. Die Passstation auf 5068 m ist somit der höchste Bahnhof der Welt. Der dünnen Luft wird mit Sauerstoffzufuhr in den von einem kanadisch-chinesischen Joint Venture gebauten Wagen begegnet und ärztliches Personal ist auf jeder Fahrt mit an Bord.

Atemberaubend mutet auch die größtenteils schroffe Landschaft an, die Richtung Lhasa immer karger wird, flankiert von eisigen und verschneiten Berggipfeln. Auf kühnen Brückenbauwerken werden Canyons überquert, ein langer Abschnitt führt über Permafrost-Böden, die eine entsprechende Trassenkonstruktion erforderlich gemacht hatten. Über dem auf „nur“ 3650 m Höhe liegenden Endbahnhof der tibetischen Hauptstadt ragt die Kulisse des Himalaya empor. Zwölf Stunden soll die Fahrt von Golmud nach Lhasa dauern, 48 Stunden ist man auf der rund 4000 km langen Relation zwischen Peking und Lhasa unterwegs.

Die Tibet-Bahn ist freilich nicht unumstritten. Exil-Tibeter und Bürgerrechtler kritisieren die Verbindung als Bedrohung der tibetischen Kultur. In Peking aber betrachtet man das Hochland seit dem Einmarsch im Jahr 1950 als chinesisches Verwaltungsgebiet, dem die Bahnlinie, auf der auch Güter und Rohstoffe transportiert werden, zu wirtschaftlichem Fortschritt verhelfen soll. Natürlich wird auch mit in- und ausländischem Touristenzustrom kalkuliert, denn die Bahnreise nach Lhasa ist deutlich günstiger als ein Flug. Geplant sind nun sogar drei weitere Bahnstrecken von Lhasa aus, zwei in benachbarte Städte im Hochplateau, eine nach Indien. Ob was daraus wird?

Aufnahmen von den ersten Zügen auf der Tibet-Bahn gibt es voraussichtlich im nächsten EJ, jetzt bitten wir auf unserer Bildergalerie auf den Seiten 6 bis 9 erst einmal zu einer kleinen Deutschlandrundreise mit Sonderzügen, die zur Fußball-WM unterwegs waren. Als die Seiten an die Druckerei gingen, konnten sich die Brasilianer noch freuen! Ob es für „unsere Elf“ wenigstens ein Happy End auf Platz 3 gab, stand zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht fest ... GZ

P.S.: Vielen Dank für die rege Benotung der einzelnen Heftbeiträge, die auch für die Themen der vorliegenden Ausgabe wieder möglich ist – per Post oder Fax mit den ausgefüllten Kästchen auf der Inhaltsseite (natürlich auch als Kopie oder im Internet unter www.eisenbahn-journal.de/)!



TITELBILD:

Kaum zu glauben: Schon zehn Dienstjahre haben zahlreiche Elloks der Baureihe 101 mittlerweile hinter sich – hier 101 063 abfahrtsbereit hinter einem IR-Wendezug im Bahnhof Elze. Und nur wenige Monate jünger sind die ersten Exemplare der Baureihen 145 und 152. Alles zum „Zehnjährigen“ der neuen DB AG-Elloks“ ab Seite 10!

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Durchgangsbahnhof Kreuzberg

Orientiert an einer konkreten Vorbildsituation, großzügig in der Planung, bewusst beschränkt auf „handhabbare“

Dimensionen, durchgestaltet bis ins Detail, immer mit Blick auf die im Großen gemachten Beobachtungen ...

Anlagenporträt

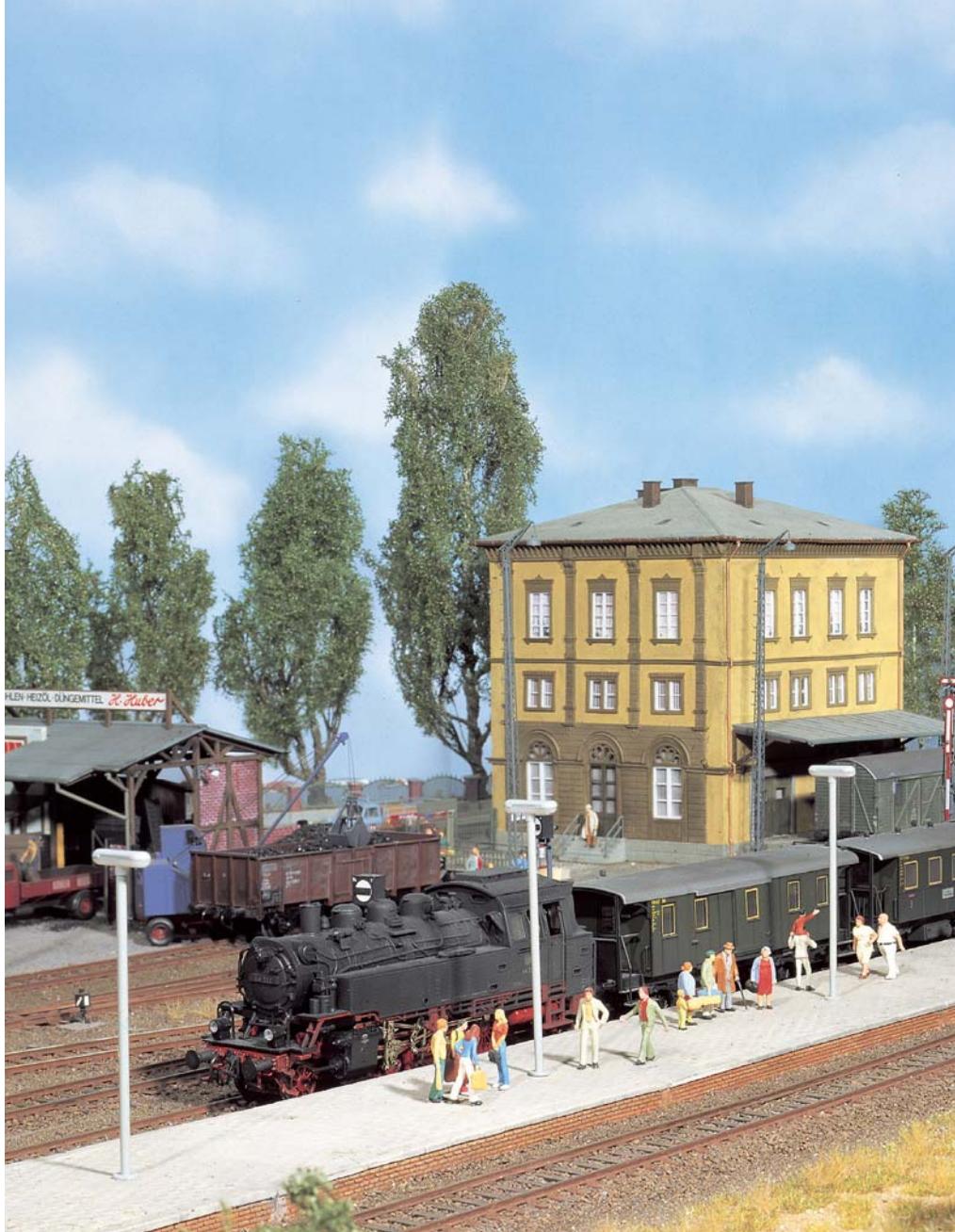
➔ ab Seite 62

Von der Universallok zur neuen Lokfamilie

Vor nunmehr zehn Jahren wurde die 101 an die DB AG ausgeliefert. Ein Jahr später begann auch die Serienfertigung der Baureihen 145 und 152. Ein Rückblick auf die Entwicklung dieser neuen Lokfamilie und ihrer weiteren „Nachkommen“

Moderne Bahn

➔ Seite 10–19



Die verkannte „Super-Pazifik“

Am 5. Januar 1968 begann es im Triebwerk der 10 001 zu scheppern. Mit gebrochener innerer Schieberstange schaffte sie es gerade noch bis Warburg, dort musste sie vom Zug. So endete nach knapp zehn Einsatzjahren die Karriere der 10 001

Dampflokoporträt

➔ ab Seite 44

Vom Dampf zum Draht

Zur Welfenstadt zwischen Harz und Heide gehörten 138 Jahre lang Dampfloks ebenso wie der berühmte Löwe auf dem Burgplatz. Es „dampfte“ so lange, weil auf der West-Ost-Achse Lehrte–Helmstedt bis Mitte der 1970er Jahre der Fahrdraht fehlte

Historie

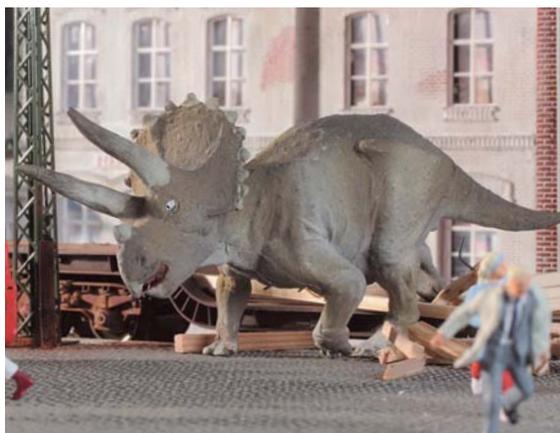
➔ ab Seite 34

Roco lässt das Mäusen nicht

Es war ein echtes Erfolgsmodell, die Lokmaus von Roco, mit der der Hersteller 1994 Fachwelt und Kunden überraschte. Aber auch das beste Konzept ist irgendwann nicht mehr zeitgemäß – etwas Neues muss dann her

Digitalzentrale

➔ ab Seite 82



Jurassic Transport

Leere Wagen wirken langweilig, weswegen das Geschäft mit Ladegütern boomt. Doch wieso immer nur Kisten und Turbinen transportieren? Auch ein Dinosaurier kann per Bahn verfrachtet werden. Korrekt verpackt und gesichert, wird er zum Modell-Highlight

Fahrzeugumbau

➔ ab Seite 86

VORBILD UND MODELL

- **Moderne Bahn: 10 Jahre 101 & Co.**
Von der Universallok zur neuen Lokfamilie
Neubau-Elloks im Modell – Marktübersicht 10
22
- **Dampflokporträt: Baureihe 10**
Die verkaufte „Super-Pazifik“ 44
Vorbild verkauft – Modell beliebt 50

VORBILD

- **Galerie: WM-Verkehr**
Zu Gast bei Freunden ... 6
- **Jubiläum: 150 Jahre Münster–Emden**
Orte der Dampflok-Sehnsucht 26
- **Schweiz: Premium Glacier Express**
Aufgepeppt 30
- **Historie: Braunschweig in den 70ern**
Vom Dampf zum Draht 34

MODELL

- **Neuheiten des Monats**
V 80 von Märklin, 140 von Kühn, Cessna von Herpa u.v.m. 54
- **Neue Modelle: ETA 176 als H0-Modell von Noch**
Cigarillo 60
- **Anlagenporträt: DB-Nebenbahn, Ende der 50er Jahre**
Durchgangsbahnhof Kreuzberg 62
- **Modellgalerie: TEE Mediolanum**
... und am Abend in die „Scala“ 70
- **8. Modellbau-Wettbewerb (21): Ein Stück Schweden**
Mit dem Zug vom Meer zum Wald 74
- **Digitalzentrale: Roco-Multimaus**
Roco lässt das Mäusen nicht 82
- **Fahrzeugumbau: Tieflader mit Sonderfracht**
Jurassic Transport 86
- **Anlagengestaltung: Gleiswaage und Lademaß**
Güter messen 92
- **Digital: Decoder – Märklin/Motorola geregelt**
MM von Roco, Piko, Tams 96

RUBRIKEN

- Editorial 3
- Bestellkarten zum Heraustrennen 99
- Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc. 104
- Mini-Markt 107
- Auktionen, Börsen, Märkte 112
- Fachhändler-Adressen 114
- Sonderfahrten und Veranstaltungen, Leserbriefe 117
- Vorschau & Impressum 118





Zu Gast bei Freunden ...

... lautete das Motto der Fußball-Weltmeisterschaft 2006, die vom 9. Juni bis 9. Juli in Deutschland ausgetragen wurde. Die DB AG hatte dabei als offizieller Mobilitäts- und Logistik-Dienstleister des Fußballweltverbandes FIFA die Aufgabe, einen Großteil der erwarteten rund zehn Millionen Besucher zu befördern. Dies gelang mit Bravour sowie teils recht schwungvoll und farbenfroh.

Impressionen aus Berlin: Am 13. Juni reisten Fans von Ronaldo & Co. mit zwei Diesel-ICE-Zügen der Baureihe 605 zum Spiel Brasilien–Kroatien nach Berlin – von Samba-Tänzerinnen auf dem Bahnhof Berlin-Spandau feurig begrüßt (Bild links). Überzeugt hatte – zumindest bis zur „Halbzeit“ der WM am 23. Juni – auch die Berliner S-Bahn. Zu den ersten drei Begegnungen im Olympiastadion waren insgesamt 500 Sonderzüge im Einsatz. Massenandrang auf den Sonderbahnsteigen herrschte u.a. nach Abpfiff des Spiels Ecuador– Deutschland am 20. Juni (Bild oben).

FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI

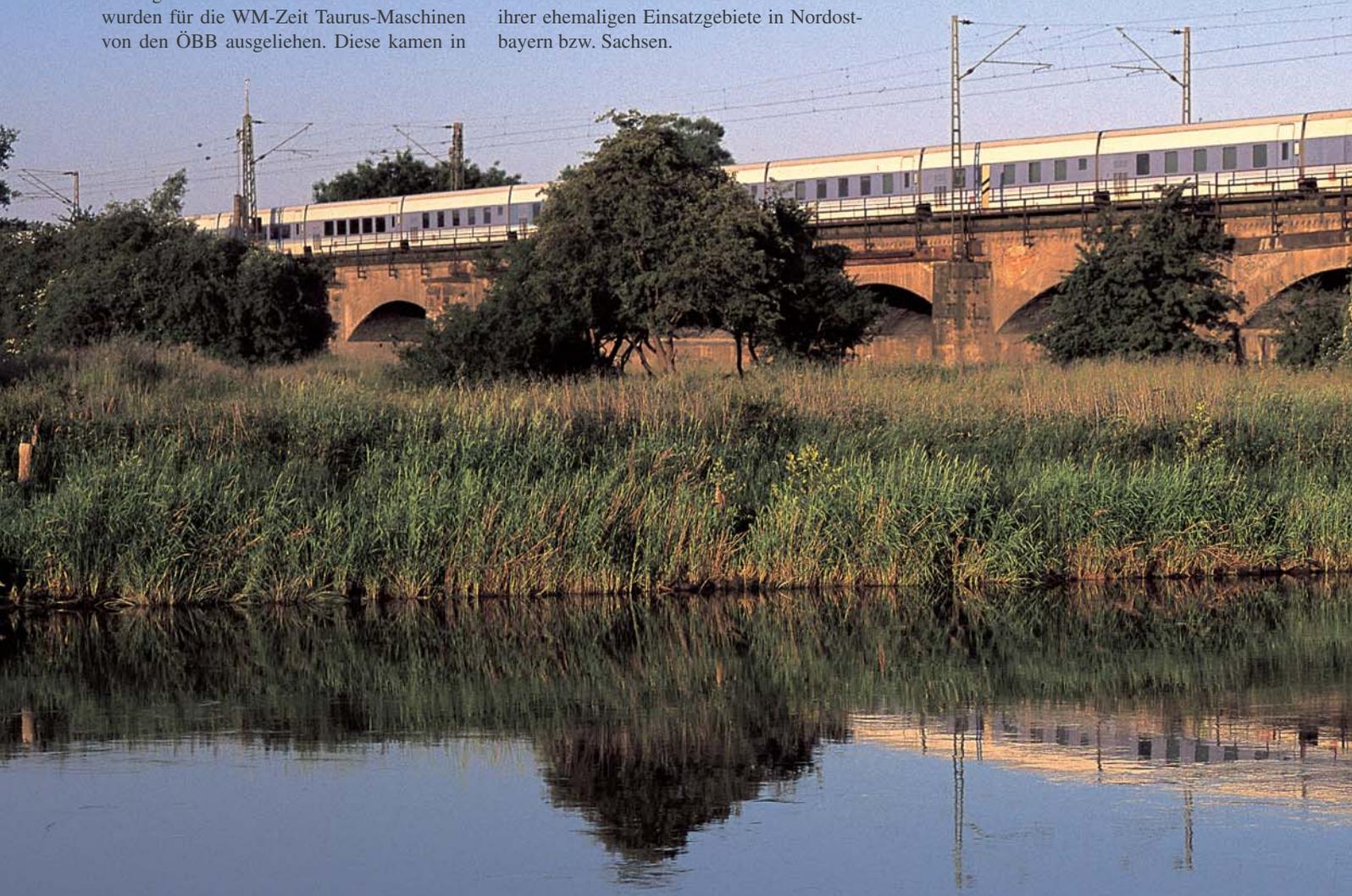
Über 250 Sonderzüge verkehrten zusätzlich zu teilweise verstärkten Regelzügen für die An- und Abreise der Fußballfans. Dabei fuhren erstmals auch „Nacht-ICEs“, die insbesondere nach den Spätspielen erst nach Mitternacht zur Heimreise starteten. Zum Einsatz kamen hier neben lokbespannten Zügen vor allem die ICE-T der Baureihe 411, bei denen die DB AG derzeit dank aktueller Auslieferungen über einen entsprechenden „Reserve“-Bestand verfügt.

Als Ersatz für die im Sonderverkehr benötigten Loks der Baureihen 101 und 120 wurden für die WM-Zeit Taurus-Maschinen von den ÖBB ausgeliehen. Diese kamen in

zwei Umlaufplänen vor regulären 101/120-Leistungen vor allem in Süddeutschland zum Einsatz, mit den Nachtzügen 490/491 und 1488/1489 von Wien bzw. München sowie mit dem EC-Zugpaar 22/23 von Wien aber sogar bis nach Hamburg. Neben den Sonderleistungen im Fernverkehr setzte die Bahn noch Tausende von zusätzlichen Zügen im Regional-, Nah- und S-Bahn-Verkehr ein.

Eine weitere Besonderheit war der Einsatz der Diesel-ICE (Baureihe 605), die mehrmals als Sonderzug für mexikanische und brasilianische Fußballfans verkehrten – teils weitab ihrer ehemaligen Einsatzgebiete in Nordostbayern bzw. Sachsen.

Insgesamt war die DB AG als offizieller Mobilitäts- und Logistik-Dienstleister der FIFA (vgl. EJ 7/2006) auf das Mega-Ereignis WM bestens vorbereitet und konnte die anstehenden Aufgaben entsprechend gut meistern. Gemäß einer Zwischenbilanz vom 23. Juni, also zur „Halbzeit“ des vierwöchigen Spektakels, waren pro Tag immerhin 600 000 Fahrgäste zusätzlich zu verzeichnen. **JH**





Als Ersatz für die im WM-Sonderverkehr eingesetzten Loks der Baureihen 101 und 120 erhielt die DB AG Taurus-Leihloks von den ÖBB, die während der WM in zwei Umläufen vor allem in Süddeutschland, mit wenigen Zügen aber sogar bis Hamburg zum Einsatz kamen, so auch mit dem NZ 1488 (München–Hamburg) am 13. Juni auf der Allerbrücke kurz vor Verden (großes Bild). Im Charterverkehr für brasilianische Fans war der aus drei vierteiligen 605-Einheiten bestehende Sonderzug 40858 am 13. Juni von Köln nach Berlin zum Spiel Brasilien–Kroatien unterwegs, hier vor der Conti-Fassade nahe Hannover Hbf (Bild links). Als erster lokbespannter WM-Sonderzug hatte 120 501 von DB-Systemtechnik mit dem Verstärker-IC 2671 Frankfurt–München am 9. Juni die Ehre, zum WM-Eröffnungsspiel Deutschland–Costa Rica zwischen Nürnberg und Ingolstadt über die NBS zu fahren (Bild ganz links). FOTOS: JÜRGEN HÖRSTEL (2), FERDINAND V. RÜDEN

Von der Universallok zur neuen Lokfamilie

10 JAHRE 101 & CO. Eigentlich plante die Deutsche Bundesbahn Anfang der neunziger Jahre, bei der Industrie eine große Zahl universell einsetzbarer elektrischer Lokomotiven zu bestellen. Verschiedene Gründe führten jedoch zu mehreren Bauarten für unterschiedliche Einsatzzwecke. Als erste wurde die neue 101 für den Fernverkehr vor nunmehr zehn Jahren an die DB AG ausgeliefert. Ein Jahr später begann auch die Serienfertigung der Güterzuglokbauereihen 145 und 152. Ein Rückblick auf die Entwicklung dieser neuen Lokfamilie und ihrer weiteren „Nachkommen“

• VON JÜRGEN HÖRSTEL



Der IR 2576 von
Karlsruhe nach Hamburg
ist im Februar 1999 mit 101 049
bespannt.
Foto: J. HÖRSTEL