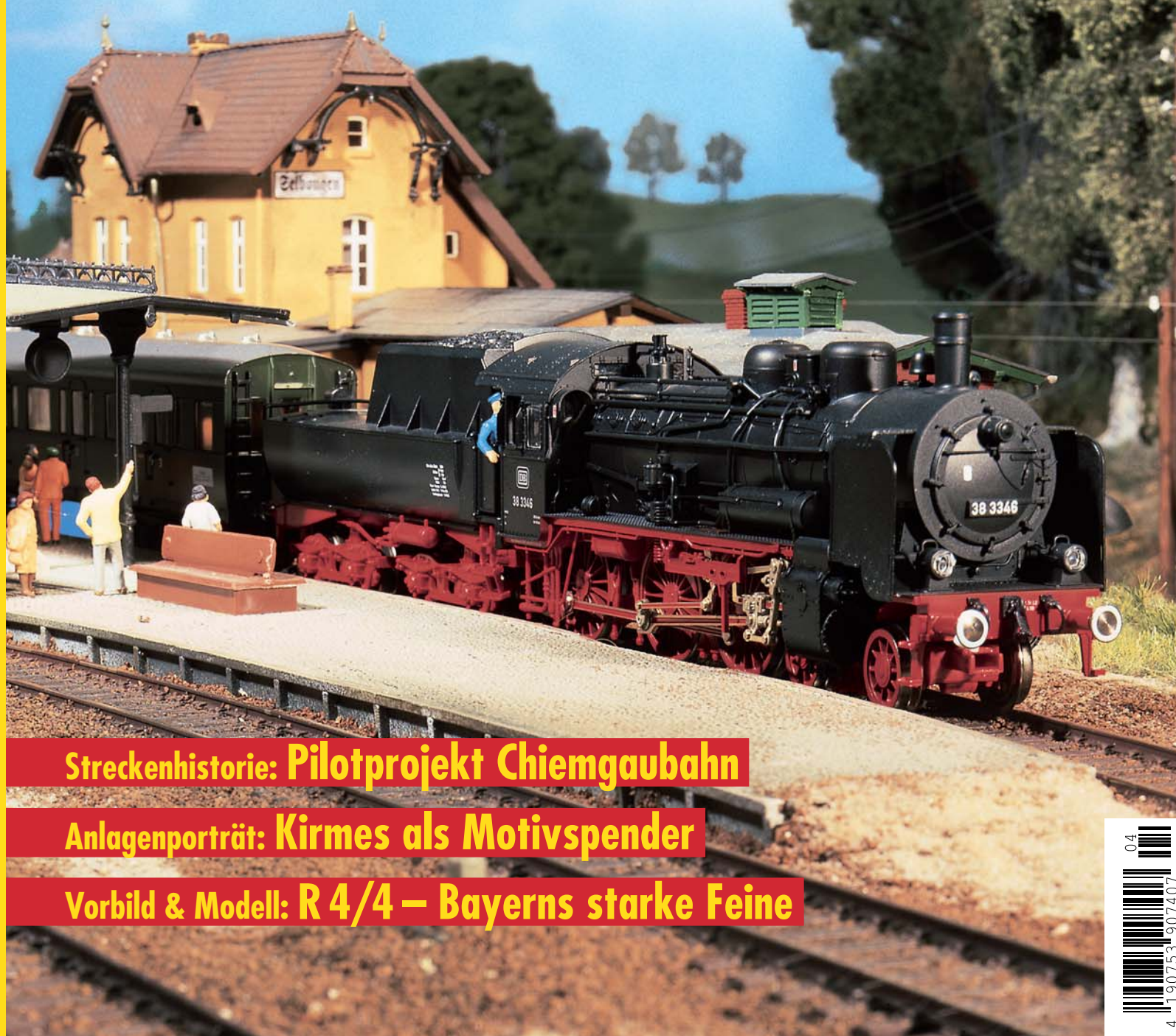


April
4/2006

Eisenbahn JOURNAL

Jubiläum einer Unersetzlichen

100 Jahre P 8



Streckenhistorie: Pilotprojekt Chiemgaubahn

Anlagenporträt: Kirmes als Motivspender

Vorbild & Modell: R 4/4 – Bayerns starke Feine



(Füllseite)

Tipp-Kick mit Mehdorn

Sicherlich ist es Ihnen auch schon aufgefallen: Wo immer man derzeit auch ist, was immer man auch macht, der Ball fliegt einem nur so um die Ohren. Tag für Tag wird schärfer geschossen und der 9. Juni, der Auftakt für den finalen Kick, rückt immer näher. Nein, es gibt kein Entkommen mehr: Die Fußball-Weltmeisterschaft, das Mega-Ereignis in Deutschland in diesem Jahr, hat – Monate, bevor die eigentlichen Akteure mit dem Ballzauber beginnen – abseits des Rasens längst begonnen!

Zumindest für die Werbestrategen war ohnehin spätestens der Abpfiff des vergangenen WM-Endspiels am 30. Juni 2002, als Olli den Brasilianern den Ball vor die Füße klatschte und ihnen damit den Weg zum Titelgewinn ebnete, der endgültige Anstoß zur allumfassenden Vermarktung der nun bevorstehenden Weltmeisterschaft. Und die soll ein Spektakel werden, das alles Bisherige in den Schatten stellt. Ein Ereignis, das die WM 1974, als Deutschland erstmals Ausrichter des Turniers war, nachträglich wohl wie ein Bezirkssportfest wirken lässt.

Und wir – die potenziellen Zuschauer, die Fans, die Fußballbesessenen, aber auch die Hasser des runden Leders – sind bereits mittendrin. Schon lange, bevor unser tägliches Tun und Lassen auf Wochen hinaus von der Formel „7,32 m mal 2,44 m = da muss er rein“ bestimmt sein wird, werden wir darauf eingeschwo-ren, dass es nun ein Leben ohne Ball nicht mehr gibt. Finden Sie im Supermarkt etwa noch ein Produkt, das sich nicht zumindest ansatzweise im WM-Design präsentiert, damit Sie besser ins Spiel kommen? Gibt es noch Möbelhäuser, Kinos oder Tankstellen, die Ihnen keine Steilvorlagen (oder sind es eher Bananenflanken?) in Form von „Ball-Rabatten“ oder Aktionen wie „Rubbel-dich-zum-WM-Ticker“ geben? Eben! Alle sind längst auf den WM-Zug aufgesprungen.

Nur logisch, dass da seit einiger Zeit auch die Deutsche Bahn fleißig Trainingseinheiten absolviert. Als „Nationaler Förderer der FIFA-Fußball-WM 2006“ geht die DB sogar voll in die Offensive. „Wir sind am Ball“, lautet das Motto. Ob Veranstaltungen wie der „Bahn-Tag zur FIFA-WM“, der seit Anfang März fast jeden Sonntag in einer anderen Region

stattfindet, oder Serviceleistungen wie das „Welcome-Desk“, das in den Bahnhöfen der zwölf Spielorte rechtzeitig vor Turnierbeginn eingerichtet wird – die Bahn spielt voll auf Sieg. Schließlich erhofft man sich, etwa die Hälfte der erwarteten 3,2 Millionen WM-Besucher, die im Juni „zu Gast bei Freunden“ (so der offizielle WM-Slogan) sein werden, in regulären und rund 250 zusätzlichen Zügen von Spielstätte zu Spielstätte transportieren zu können. Besondere Angebote wie das „Weltmeister-Ticket“ (für Eintrittskarteneinhaber) oder der „Weltmeister-Pass“ dürfen da nicht fehlen. Hinzu kommt die Möglichkeit, ICE-Züge zu chartern, wobei es sich vermutlich um reaktivierte ICE-TD handeln wird (siehe Seite 8). Brasilianische und mexikanische Fangruppen haben hiervon bereits Gebrauch gemacht, über weitere Charterzüge wird derzeit verhandelt. Und wie schon im vergangenen Jahr beim „Testfall“ Confederations-Cup wird auch das DFB-Team wieder im ICE unterwegs sein. Fragt sich nur (insbesondere nach dem kürzlichen Testspiel-Desaster gegen die „Squadra Azzurra“ in Florenz), ob es für Klinsi & Co. nicht schon nach den ersten drei Gruppenspielen heißt: Endstation – der Zug endet hier ... Doch selbst wenn dies so kommen sollte, werden wahre Genießer der WM noch ihren Spaß an intelligentem Kurzpassspiel und modernem Kombinationsfußball von Franzosen, Tschechen, Italienern und Brasilianern haben – oder? Eben!

Den ultimativen Kick gibt es sowieso nur im schrillen Rahmenprogramm abseits der Stadien. Und dafür hat wiederum die Bahn gesorgt, die in den Nachtzügen von CityNightLine, DB NachtZug und EuroNight zum Tischfußball-Kult „Tipp-Kick“ ins BordRestaurant einlädt. Hier können Fans dann auch mehr technische Raffinesse beweisen als hochbezahlte Leistungsverweigerer im „echten“ deutschen Mittelfeld. Der Spieleklassiker wird übrigens schon gut einen Monat vor dem WM-Start in vielen Nachtzug-Bistros bereitstehen. Ein klares 1:0 für die Bahn! Ja, Hartmut Mehdorn, Cheftrainer der Schiene, hat wirklich an alles gedacht!

GERHARD ZIMMERMANN

Übrigens: Eine Tipp-Kick „Junior Cup“-Edition gibt es derzeit als Prämie im Rahmen unserer Abo-Aktion „Leser werben Leser“!



TITELBILD:

Nur wenige Lokbaureihen wurden so oft im Modell nachgebildet wie die preußische P 8. Egal, ob in H0 von Liliput, Märklin, Weinert oder – wie hier – Fleischmann, ob in Z, N, TT oder Spur 1: Die nach ihrer DB-Nummer auch „38er“ genannte Lok ist in praktisch jedem Maßstab zu finden. Auch vom Vorbild dampfen noch einige Exemplare über deutsche und österreichische Gleise. Heuer ist es 100 Jahre her, dass diese europaweit verbreitete und allgemein beliebte Lokomotive erstmals die Werkshallen verließ. Zum Jubiläum ein P 8-Report von Thorsten Reichert ➔ **ab Seite 12**

FOTO: HELGE SCHOLZ

Vorbild

Bahn-Notizen Aktuelles vom Vorbild	6
Dampflokporträt • 100 Jahre P 8 Die Unersetzliche	12
Vor 20 Jahren • Pilotprojekt Chiemgaubahn „Regio-Pioniere“	22
Moderne Bahn • „Abellio Rail“ DB-Rivale im Ruhrtal	26
Dampflokporträt • Württembergische T 5 Ziehen, was anfällt	28
Dampf aktuell • Plandampf in Thüringen Abschied im Werratal?	34
Schweiz • Berner Oberland Bahn Raupe wird Schmetterling	36
Eisenbahn weltweit • Industriebahnen in China Steam, Steel & Coal	40

Vorbild und Modell

R 4/4 in Vorbild & Modell Starke Rangierlok/Feine Rangierlok	44/48
---	-------



Vor 20 Jahren • Pilotprojekt Chiemgaubahn
1986 schloss der Freistaat Bayern mit der Deutschen Bundesbahn eine „ÖPNV-Rahmenvereinbarung“ – zehn Jahre vor der eigentlichen Nahverkehrs-Regionalisierung. Kurz darauf machte ein kleiner Zug von sich reden ...
„Regio-Pioniere“ ➔ **ab Seite 22**



Moderne Bahn • „Abellio Rail“
Mit „Abellio“ behauptet sich neben der DB ein neuer Anbieter im dichten Revier-Takt. Seit 11. Dezember 2005 sind hier die gelben Taurus-Loks aus dem Pool von Siemens-Dispolok mit kurzen grau-silbernen Wendezügen unterwegs.
DB-Rivale im Ruhrtal ➔ **ab Seite 26**

Modell

Anlagenporträt • EF Steinachtalbahn Teil 2 Die Karussellbahn	58
Anlagenporträt • Straßenkirmes Platz für Rummel	64
Zugbildung • Gemünden 1959, Folge 6 High Noon	70
8. Modellbauwettbewerb • Folge 17 Z im Schrank	74
Anlagenbau • Serie, Folge 10 Goldener Oktober	78
Gebäudebau • Kitbashing Abwechslung vor der Kulisse	84
Gestaltungstipps • Patinieren Denkmalpflege	88
Anlagenbau • Die Modell-Kleinbahn, Folge 12 Der Übergang zur Anlage „Sprockhöfel“	90
Neue Bausätze • Omk(u) von Makette Hochbordwagen der K.P.E.V.	94
Digi-Test • Bi-direktionale Kommunikation RailCom, Lissy, mfx & Co.	96

Rubriken

Editorial	3
Modell-Neuheiten	50
Spielwarenmesse 2006: Nachschlag	54
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten & Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

G. ZIMMERMANN, M. WERNING, O. HUMBACH, G. HÖLLERER



Zugbildung • Gemünden 1959
Zu den Höhepunkten eines Zugbeobachter-Tages am Main gehörte vor 47 Jahren der Jugoslavia-Express, ein internationaler Fernzug mit Lauf von Athen nach Den Haag. Doch auch ausgesprochen skurril wirkende Züge rollten um die Mittagszeit durch Gemünden. **High Noon ➔ ab Seite 70**



Gebäudebau • Kitbashing
Zur Darstellung größerer Industriegebäude ist Kibris „Farbenfabrik“ beliebt – und entsprechend unoriginell. Als Alternative bietet sich ein Eigenbau auf Basis des „Straßenbahndepot Dresden“ von Faller/Pola an. **Abwechslung vor der Kulisse ➔ ab Seite 84**



182: Taurus im Porsche-Design

Im neuen Berliner Hauptbahnhof übergab DB-Chef Hartmut Mehdorn am 3. Februar symbolisch die Railion-Ellok 182 004 an Porsche-Lenker Wendelin Wiedeking. Seit 25. Januar ist die Maschine des Typs Taurus silbergrau lackiert und trägt die seitlich aufgemalte Silhouette des Porsche 911, dazu den Spruch „Wir setzen auf die Schiene, weil uns die Straße am Herzen liegt“. Der Stuttgarter Autohersteller kooperiert im Logistikbereich seit fünf Jahren eng mit der Deutschen Bahn AG. Bereits die erste „Porsche-Verbelok“ 152 041 hatte auf diese Partnerschaft hingewiesen. Derzeit werden Porsche-Neuwagen direkt von den Werken in Stuttgart und Leipzig auf der Schiene zur Verschiffung nach Emden befördert. Auch die vorproduzierten Rohkarossen für den Porsche Cayenne gelangen per Bahn ins Porsche-Montagewerk Leipzig. Noch im Frühjahr 2006 soll darüber hinaus die „Porsche-Logistikette“ nach Finnland, wo ein Teil des Fahrzeugtyps Boxster montiert wird, vom Lkw- auf den Bahntransport umgestellt werden. **TEXT UND FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI**





ERSTMALS ICE 3 AUF DER NBS: Am 11. Februar 2006 fuhren zwei ICE-3-Züge hintereinander auf der NBS Nürnberg–Ingolstadt mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h von Nürnberg nach Kinding und zurück. An dem ersten Zugteil wurde die hintere Bugklappe geöffnet und eine Halterung mit einer provisorischen Plattform an der Scharfenberg-Kupplung befestigt. Auf dieser Plattform stand eine Fotografin und fotografierte den hinteren Zugteil für Werbezwecke. Nachdem die Plattform in Kinding auf den anderen Zugteil geschraubt worden war, machte die Fotografin noch einige Aufnahmen der Züge am Schellenbergtunnel. Mit unterschiedlichen Lichtern wurde hier eine Begegnung simuliert. Anschließend ging es mit demselben technischen Aufwand wie zuvor zurück nach Nürnberg. **TEXT: DENNIS SCHOLLBACH, FOTOS: SEBASTIAN TERFLOTH (2), DENNIS SCHOLLBACH**



605: Comeback zur Fußball-WM

Für einen Teil der ICE-TD bahnt sich, wie bereits kurz in EJ 2/2006 berichtet, die Wiederinbetriebnahme zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 an. Zumindest sieben Garnituren der Baureihe 605, davon eine als Reserve, sollen ab Juni für den WM-Charterverkehr verfügbar sein. Mit den Diesellocomotiven werden voraussichtlich Zuschauer zu den Spielorten befördert, u.a. Fans aus Brasilien. Ferner ist an den Einsatz als Mannschaftszug gedacht. Über entsprechende Verträge, etwa mit dem brasilianischen Team, war bei Redaktionsschluss aber noch nichts Konkretes zu erfahren.

Die 605 016 und 017 weilten Mitte Februar 2006 zur Personalschulung in Hamburg-Langenhorn. In Hagen Gbf befanden sich 605 001 bis 005, 008, 011 bis 015 und 019, am Standort München West die 605 006, 007, 010, 018 und 020 (jeweils vierteilige Einheiten mit den zugehörigen Mittelwagen und dem zweiten Endwagen). **KK**

141: Ungewöhnlicher offizieller DB-Abschied

Mit einer ungewöhnlichen Geste verabschiedete die DB AG am 25. Februar die Baureihe 141 endgültig aus dem Einsatz in Niedersachsen: Zu einer offiziellen Abschiedsfahrt wurden alle Eisen-

bahnfreunde eingeladen, um noch einmal von Hannover über Hildesheim nach Braunschweig hinter einem „Knallfrosch“ zu fahren. Bei Redaktionsschluss sahen die Planungen vor, als Zuglok 141 083 zu verwenden. In Braunschweig sollte mit einer Abschiedsrede die fast 50 Jahre im Einsatz stehende Baureihe 141 (vgl. EJ 5/2005) symbolisch aus dem Plandienst entlassen werden.

Tatsächlich fuhren die Frankfurter 141 auch noch im Februar 2006 aufgrund von Triebfahrzeugmangel regelmäßig zwischen Kassel, Göttingen und Bad Hersfeld. Definitiv beendet waren dagegen zum Jahresende die zuletzt nur noch sporadischen Einsätze im Bremer Raum. **MWD**

151 und 155: Wieder Hauptuntersuchungen

Im Laufe dieses Jahres haben insgesamt 19 Loks der Baureihe 151 und 44 Loks der Baureihe 155 Fristablauf. Darunter befindet sich auch 155 001, der letzte Prototyp dieser Baureihe mit großen Führerstandsfenstern. Die Maschine soll nach Ablauf ihrer Frist im April 2006 an das DB-Museum abgegeben werden.

Um dem akuten Lokmangel bei Railion entgegenzuwirken, sollen nun aber nicht – wie Anfang 2005 geplant – die Hauptuntersuchungen bei den 151 und 155 eingestellt, sondern weiter durchgeführt werden. Bei der 151 sind 18 Revisionen geplant, bei den 155ern sollen sogar 33 Maschinen eine solche erhalten. Erste Lok dieser Baureihe war nach einer fast einjährigen Untersuchungspause die 155 266. Sämtliche Hauptuntersuchungen werden im AW Dessau durchgeführt. **StS**

110/140: Unterschiedlich reduzierte Bestände

Mit aktuellem Stand vom 8. Februar 2006 befinden sich bei der Baureihe 110 von ehemals 379 Loks noch 213 im Betriebsbestand (22 davon als Baureihe 115 von DB AutoZug; vgl. EJ 2/2006). Drastisch reduziert hat sich dagegen bei der Baureihe 140 der Bestand von einst 848 auf 252 betriebsfähige Maschinen, darunter auch die 140 128, die sich in der Außenstelle Koblenz-Lützel des DB-Museums befindet.

Bestätigt werden kann die Meldung in EJ 3/2006, dass die ehemalige Rheingold-Lok 110 244 ebenfalls in die Obhut des DB-Museums übergeht. Allerdings tritt dieses lediglich als Eigentümer auf, die museale Pflege des Fahrzeugs solle ein Verein übernehmen. Ein Einsatz als Zuglok vor der Rheingold-Garnitur steht demnach nicht mehr zur Debatte. **StS/MWD**

V 60 und Köf: „Retro-Look“ für RAB-Loks

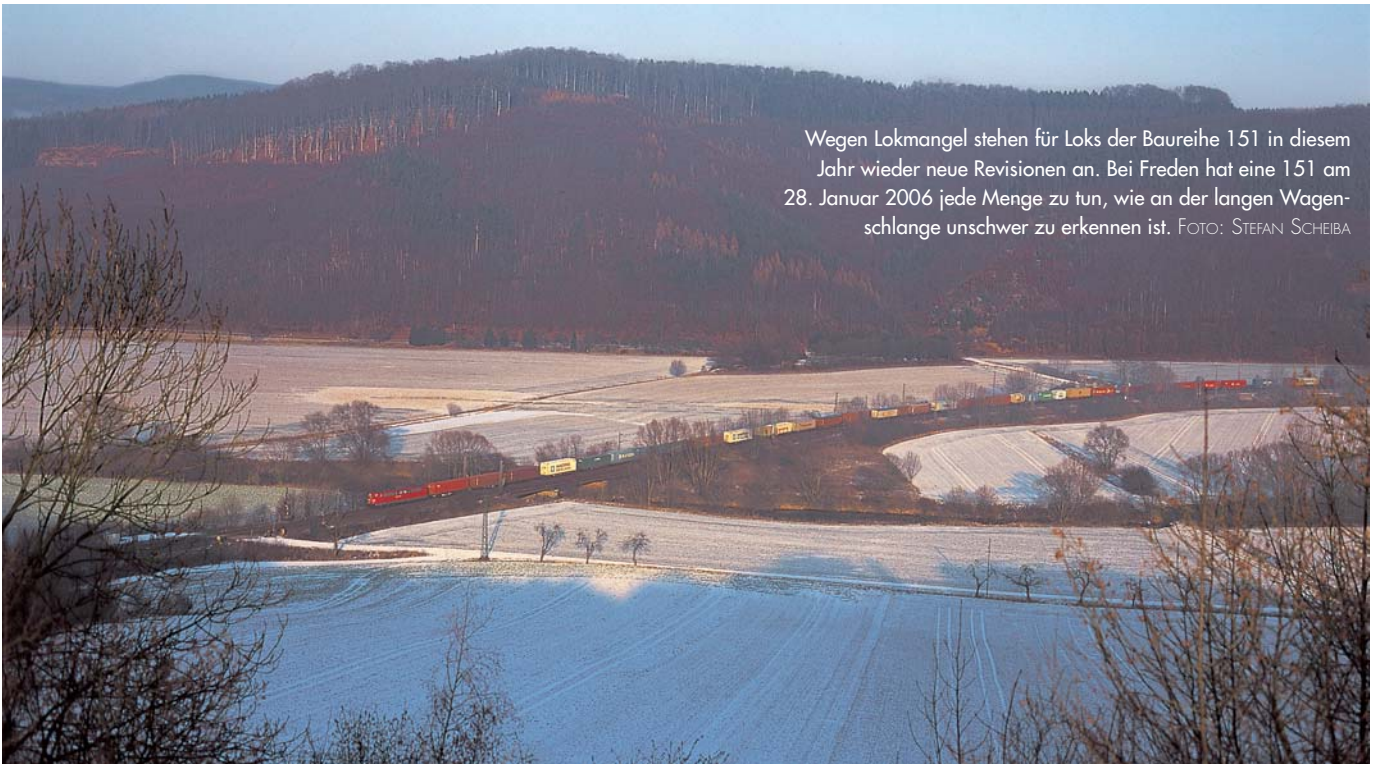
Echte Eisenbahnfreunde scheint es bei der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) zu geben: Die beiden Rangierloks-Neuzugänge 364 533 und 365 143 erhielten im November



140 003 ist eine der ältesten Loks im drastisch reduzierten 140er-Bestand. Am 28. Januar 2006 ist die Maschine bei Gablingen mit einem Güterzug unterwegs zum Rbf München-Nord. FOTO: STEFAN EISERT



Vergleichsweise gut steht es dagegen um den 110er-Bestand. Einige Loks machen nun sogar eine neue „Karriere“ bei DB AutoZug. 115 346 war am 4. Januar 2006 in Berlin-Grunewald anzutreffen. FOTO: CHRISTIAN GEISLER



Wegen Lokmangel stehen für Loks der Baureihe 151 in diesem Jahr wieder neue Revisionen an. Bei Freden hat eine 151 am 28. Januar 2006 jede Menge zu tun, wie an der langen Wagenschlange unschwer zu erkennen ist. FOTO: STEFAN SCHEIBA

und Dezember 2005 Hauptuntersuchungen mit Neulack. Das an sich wäre noch nicht ungewöhnlich, wenn sich der Eigentümer nicht für zwei „historische“ Farbgebungen entschieden hätte, nämlich das alte Weinrot für 364 533 sowie die blau-beige Farbe für 365 143. Auch die alten Bundesbahn-Embleme zieren wieder die Lokseiten.

Beide Maschinen waren im Februar u.a. direkt im Ulmer Hauptbahnhof im Rangierdienst anzutreffen. RAB Ulm besitzt für seinen Wirkungskreis insgesamt 22 Maschinen der „V 60-Familie“ (vgl. EJ 6/2005).

Auch in anderer Hinsicht fällt RAB Ulm zurzeit aus dem Rahmen: Dass die Schienenbusse des „Ul-

mer Spatz“ nach wie vor als aktive DB AG-Einsatzfahrzeuge im Bestand stehen, ist bereits außergewöhnlich – seit Herbst 2005 kommt nun mit der 322 641 allerdings auch noch eine perfekt restaurierte Köf II für den Betreiber zwischen zwei Ulmer Werkstätten zum Einsatz.

Die Maschine wurde im vergangenen Jahr im alten Rot aufgearbeitet und ebenfalls mit dem alten DB-Logo versehen. Die 322 wurde ursprünglich bereits im Jahre 1987 bei der damaligen Bundesbahn ausgemustert, aber als Gerät jahrelang noch im Betriebshof Tübingen verwendet. Im Jahre 2004 hatte RAB die 1954 von Gmeinder gebaute Maschine übernommen. MWD



„Tschüss Knallfrosch“: 141 083 mit RB Hannover–Braunschweig bei der offiziellen Abschiedsfahrt am 25. Februar 2006. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



Gernrode–Quedlinburg: Neubaustrecke auf schmaler Spur eröffnet

Begleitet von einem geradezu pompösen Feuerwerk traf am 4. März 2006 der offizielle Eröffnungszug der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) aus Gernrode in Quedlinburg ein – bespannt mit den Malletloks 99 5901 und 5902. Ihm folgte ein zweiter Sonderzug mit 99 6001 und 99 5906. Damit wurde im Beisein einer Vielzahl von Schaulustigen und politischer Prominenz der Sonderzugverkehr auf der bis in die Weltkulturerbestadt Quedlinburg verlängerten Selketalbahn aufgenommen. Der planmäßige Betrieb wird erst am 26. Juni beginnen, wenn alle Restarbeiten an der Strecke abgeschlossen sind. Am Bahnhof Quedlinburg wird bis dahin auch ein neuer Parkplatz für Pkw und Busse mit direktem Zugang zum HSB-Bahnsteig entstehen. Begonnen hatte der 6,5 Millionen Euro teure Um- und Neubau im April 2005 in Gernrode. Die Schienen des Regelspurgleises konnten – mit 13 800 neuen Schwellen – weitgehend wiederverwendet werden. HSB und Region erhoffen sich neue Impulse für den Tourismus und etwa 20 000 bis 30 000 mehr Fahrgäste pro Jahr auf der Selketalbahn. **Foto: J. HÖRSTEL**

Erst „sibirische“ Kälte, dann Schneechaos

Ende Januar 2006 sanken die Temperaturen in Deutschland auf bis zu minus 20°C. Schuld war ein Tiefdruckgebiet, das zunächst sibirische Kälte und später große Schneemengen brachte. Probleme, von „A“ nach „B“ zu kommen, gab es allorten. Auf der Insel Rügen prägten vereiste Oberleitungen einige Tage das Bild. Anstelle von VVendezügen mit Baureihe 143 verkehrten „Desiro“-Triebwagen und 628er. Probleme. Auf der Strecke Rostock–Stralsund verkehrten teilweise Ersatzbusse. Railion bespannte die Güterzüge Mukran–Rostock Seehafen ersatzweise mit Loks der Baureihen 232 oder 233. Normalerweise ist dies Aufgabe der Baureihen 145 bzw. 155. Anfang Februar versank Nordostbayern im Schnee (siehe unten) und am 4./5. März sorgten in Südbayern Schneemengen, wie es sie hier um diese Jahreszeit lange nicht mehr gab, für mehrstündige Sperrungen sogar von Hauptstrecken wie München–Augsburg, München–Lindau und München–Garmisch. **PT/EJ**



SCHNEETIEF ÜBER HOCHFRANKEN: Für extreme Bedingungen wie lange nicht mehr sorgte anhaltend starker Schneefall Anfang Februar 2006 vor allem im nordöstlichen Bayern. Von Dienstag, 7. Februar, an schneite es tagelang fast ununterbrochen. Heftiger Wind kam hinzu und führte zu Schneeverwehungen, die Straßen- und Schienenverkehr teils zum Erliegen brachten. Hier eine kurzgefasste Chronik. Tag 1: Zwischen Helmbrechts und Müncheberg ist es gerade noch gelungen, Schüler und Pendler ans Ziel zu bringen, ehe die Strecke stundenlang gesperrt werden muss (1). Tag 2: Nach kurzem Tauwetter setzt wieder Schneefall ein. Im Bayerischen Wald sind einige Bahnstrecken „dicht“. Tag 3: In mehreren niederbayerischen Landkreisen wird Katastrophenalarm ausgelöst. Die Strecke Helmbrechts–Müncheberg ist nun vollkommen zugeweht. Auch die Schneefräse muss passen (2). Tag 4: 218 mit Räumgerät sind im Dauereinsatz. Zum Teil muss die Fräse während des Einsatzes per Hand von hochgetürmtem schweren Schnee befreit werden (3). Langsam kommt der Betrieb ins Rollen, verspätet sind aber fast alle Züge. Ein Schneepflug räumt nachts die Nebenbahnen (4). Tag 5: Die Lage entspannt sich. **FOTOS: MICHAEL GIEGOLD (1-4)**

