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 10/2006

Eisenbahn JOURNAL

Oktober 10/2006

4 190753 907407 10

WAGENPORTRÄT:

Alles über Donnerbüchsen

Historie: Damals in Altenbeken

Dampflokporträt: 100 Jahre preußische T 8

Anlage: »Tegernsee im Harz«

(Füllseite)

„Donnerbüchsen“ ...

... sind aus der fast liebevoll markante Eigenschaften aufgreifenden Menge der Eisenbahn-Spitznamen genauso wenig wegzudenken wie zum Beispiel „Knallfrösche“ oder „Schwarzer Schwan“. Erinnern Sie sich an die „Silberlinge“? Sicher doch, fast jeder ist schon mal in einem gefahren, für viele waren sie alltägliches Transportmittel zur Arbeit. Aber leider lässt gerade diese Alltäglichkeit Fahrzeuge zur Banalität werden – vertraut und doch fremd, kaum für wert erachtet, sich näher mit ihnen zu beschäftigen. So teilen die moderneren Nachfolger inzwischen das Los der „Donnerbüchsen“: Sie waren Rückgrat des Nahverkehrs und blieben doch weitgehend unbeachtet. Auch wenn ihnen die Eleganz, der Luxus und die Exklusivität der bekannten Fernreisewagen der DRG fehlen, bleibt den „Donnerbüchsen“ doch eines, was sie heute für viele Museumsbahnen zum attraktiven Objekt der Wiederaufarbeitung macht: Sie vermitteln ein „uriges“ Eisenbahn-Gefühl und Nostalgie. Der unbedarfte Museumsbahn-Tourist erträumt sich eine Vorstellung davon, wie Nebenstrecken-Reisen vor hundert Jahren waren ...

Dabei waren die „Donnerbüchsen“ ganz etwas anderes: Weder sind sie so alt wie vermutet noch fuhren sie auf Nebenstrecken. Als „waschechte“ Hauptbahnfahrzeuge wurden sie – aus ihrer Zeit heraus – in modernster Technologie entwickelt und gebaut. Erst in den 1920er Jahren fand beim deutschen Wagenbau der Übergang von der Holz- zur Stahlbauweise statt. Für die „Donnerbüchsen“ war dieser Fortschritt (namensprägend) wichtig, gehörten sie doch mit zu den ersten Fahrzeugen, die in diesem neuen Herstellungsverfahren auf die Schiene gebracht wurden.

Um die Fahrzeuge richtig einordnen zu können, ist es vielleicht interessant zu wissen, dass die DRG zeitgleich eine Serie von zweiachsigen Abteilwagen bauen ließ – basierend auf den bis dato besonders in Preußen gemachten guten Erfahrungen mit den vieltürigen Zügen. Es waren gerade die „Donnerbüchsen“, die die Überlegenheit der Durchgangswagen demonstrierten und somit für ein Ende der Abteilwagen-Beschaffung sorgten.

Natürlich mussten seinerzeit die neuen Fahrzeuge für den Hauptbahneinsatz möglichst einfach, preiswert und robust aufgebaut sein. Der Erste Weltkrieg war gerade verloren, immense Reparationslasten drückten die Reichsbahn und schränkten ihre Möglichkeiten stark ein. Eine Antwort der Bahn auf die Herausforderungen war die „Vereinheitlichung“: Kosten sparen durch rationelle Fertigung und Bevorratung möglichst vieler gleicher Teile für verschiedenste Fahrzeuge. War diese Grundidee, wie allgemein bekannt, bei den Dampflokomotiven ein „großer Wurf“, so gelang gerade bei der Entwicklung der zweiachsigen Einheits-Durchgangswagen die Umsetzung des „Austauschbaus“ zu Tausenden und bis zur Perfektion.

All dies ist, denke ich, Grund genug, sich näher mit den „Donnerbüchsen“ zu beschäftigen. Lesen Sie unseren Vorbildbericht auf den Seiten 12 – 23. Dem „zweiten Leben“ der Fahrzeuge, also z.B. dem Einsatz als Behelfsstellwerk, Bauzug- oder Güterzugbegleitwagen, werden wir uns aus Platzgründen erst im nächsten Heft widmen können. Gleiches gilt für die Modellbahnersicht auf die „Donnerbüchsen“ – immerhin sind sie „Standard-Fahrzeuge“ im Programm der großen Hersteller.

TP

TITELBILD:
Die heute „Donnerbüchsen“ genannten Einheitswagen der Reichsbahn sind für viele der „alte Personenwagen“ schlechthin. Beim Vorbild dürften sie zwar nur selten hinter einer Lok der Reihe 55.0 gelaufen sein. Im Modell kann man aber ruhig mal ein Auge zudrücken – vor allem, wenn die Lok so gut gelungen ist, wie unsere mit Weinert-Teilen verfeinerte Piko-Maschine. Wie es geht, zeigen wir ab Seite 72.
FOTO: EJ/KUTTER

Eilzug-Treff: Damals in Altenbeken

Vor fast 40 Jahren besuchte der Handwerker und Hobbyfotograf Jürgen A. Bock den Bahnknoten im westfälischen Eggegebirge. Sein Interesse galt dem Eisenbahn-Alltag jener Zeit: Hier trafen sich am frühen Vormittag Eilzüge aus allen Richtungen.

Historie
➳ *ab Seite 24*

Donnerbüchsen

So wurden die zweiachsigen Einheitsdurchgangswagen der eisernen Bauart bezeichnet, die die Deutsche Reichsbahn in den Jahren von 1926 bis 1931 für den Personenzugdienst auf Hauptstrecken beschaffte. Sie waren *fast* perfekte Klangkörper.

Wagenporträt
➳ **ab** ***Seite 12***

FOTO: U. GEUM

FOTO: MALTE WERNING

Die letzten 515: „Tour de Ruhr"

Beim Bw Wanne-Eickel wurden 1991 die letzten 26 Akkutriebwagen der DB eingesetzt. Zwischen Duisburg und Dortmund fanden die betagten 515 noch ein Einsatzgebiet zwischen Schrebergärten, Gütergleisbrachen und Industrieszenarien.

Historie
➳ *ab Seite 32*

FOTO: EJ-HS

Hüttenrode: Tegernsee im Harz

Wer bei dieser TT-Anlage Ähnlichkeiten zum Betriebshof der Tegernseebahn entdeckt, liegt richtig. Ihr Erbauer Michael Müller fand das oberbayerische Lokschuppenensemble so reizvoll, dass er es mit Motiven seiner Harzer Heimat kombinierte.

Anlagenporträt
➳ *ab Seite 58*

FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

Kiosk am Eck: Papas Supermarkt

Jene Holzbuden mit Reklame für Zeitungen, Getränke und Zigaretten sind heute selten, für Modellbahnen der Epochen III und IV aber unverzichtbar. Ein Kiosk passt überall hin und bietet Gelegenheit, ein Alltagsmotiv in ein gestalterisches Juwel zu verwandeln.

Anlagengestaltung
➳ *ab Seite 84*

Teilnahme ganz einfach: Noten eintragen (1 = „sehr gut" bis 6 = „ungenügend"), per Fax (0 81 41 / 5 34 81 33) oder Post (Redaktion EJ, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck)

Die Gewinner unserer Inhaltsbenotung im Eisenbahn-Journal 8/2006: Wolfgang Pohl (Haiger), Thomas Brümmer (Holzminden),

Foto: Jürgen A. Bock

VORBILD

- **Galerie: Bilder des Monats**
  Taurus-Weltrekord, Stellwerk Alzey, Ostbahn6, 8, 10
- **Wagenporträt: Donnerbüchsen**
  Fast perfekte Klangkörper 12
- **Historie: Eilzugtreffpunkt Altenbeken**
  Damals in Altenbeken 24
- **Schweiz: Lötschberg-Basistunnel**
  Letzte Schiene verschweißt 30
- **Historie: Die letzten 515 heulten im Ruhrgebiet**
  Akku-Tour 32
- **Schmalspur: Radebeuler Zeitreise**
  Wie zu König Alberts Zeiten 36
- **Dampflokporträt: Preußische T 8**
  100 Jahre Pioniergeist 38

MODELL

- **Neuheiten des Monats**
  Preußen-Luxus, Allgäu-Idylle, Schweden-Power u.v.m. 50
- **Anlagenporträt: Hüttenrode**
  Anhaltinisches Pendant 58
- **Anlagenporträt: Urlaubserinnerungen**
  Deutschland kompakt 66
- **Fahrzeugumbau: Pikos Super-55.0**
  Styling für ein Mauerblümchen 72
- **Fahrzeugbau: Endbahnhof in H0**
  Preußischer Frühling 76
- **Anlagengestaltung: Ein Kiosk am Eck**
  Papas Mini-Supermarkt 84
- **Anlagengestaltung: Tanklager**
  Für flüssige Güter 90
- **Fahrzeugbau: Weinkesselwagen**
  Kleiner Grenzgänger 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 117
- Vorschau & Impressum 118

Foto: EJ-Kutter

Styling für Pikos 55.0

Das Vorbild sah nackt aus: Am schlanken Kessel sind nur wenige Leitungen vorhanden und die Steuerung liegt unsichtbar im Inneren des Rahmens. Gute Voraussetzungen: für ein günstiges Modell ebenso wie für alle, die gerne einmal ein Modell supern möchten.

Fahrzeugumbau

➳ *ab Seite 72*

einsenden. Oder Sie nutzen das Formular im Internet unter www.eisenbahn-journal.de. Vergessen Sie nicht Ihre Anschrift, wenn Sie an der Verlosung teilnehmen möchten!

Mathias Lessing (Stadtbergen), Ingo Porzel (Bad König), Peter Sakowski (Kalkar). Wir gratulieren zu den gewonnenen Modellbauartikeln.

»Stier« fährt Weltrekord

70 Jahre nach der 05 002 erreichte am 2. September 2006 die 1216 050 der ÖBB auf der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt mit 357 km/h eine neue Weltrekordmarke für Lokomotiven. Das viel beachtete Ereignis wurde von Siemens organisiert, dem Hersteller des neuen Loktyps aus der „Taurus"-Familie. Vorausgegangen waren mehrere Probeläufe, bei denen die Machbarkeit der Rekordfahrt ausgelotet wurde. Einschätzungen von Experten zufolge waren die Elektromotoren der 1216 bei der Rekordfahrt einer extremen Belastung im Grenzwertbereich ausgesetzt. Fotos: Martin Knaden

SIEMENS
SIEMENS
2

Auslaufmodell mit Charme

Abschied nehmen von alter Infrastruktur gilt es wie vielerorts alsbald auch auf dem Streckenabschnitt Armsheim–Alzey, der nach dem Umbau im nächsten Jahr auf ESTW-Bedienung umgestellt wird. Dabei macht nicht nur die alte Technik moderner Elektronik Platz, unwiderruflich gezählt sind dann auch die Tage noch besetzter Betriebsstellen mit inzwischen fast romantisch anmutenden Arbeitsplätzen, die den spröden Charme des Eisenbahner-Flairs vergangener Tage bis heute bewahrt haben, wie zum Beispiel im Stellwerk des Bahnhofs Alzey. Fotos: Udo Kandler

Strausberg
DB
232 240-2