

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Juni 2008
Deutschland € 7,40
Österreich € 8,15
Schweiz sfr 14,80
Belgien, Luxemburg € 8,65
Niederlande € 9,50
Italien, Spanien,
Portugal (con.) € 9,60
Finnland € 10,90
Norwegen NOK 87,00

SCHWERPUNKT-THEMA
IN VORBILD UND MODELL

Ladegut Holz

TECHNIKGESCHICHTE

Dieseltraktion

ANLAGENPORTRÄT

Viele Züge, lange Strecken



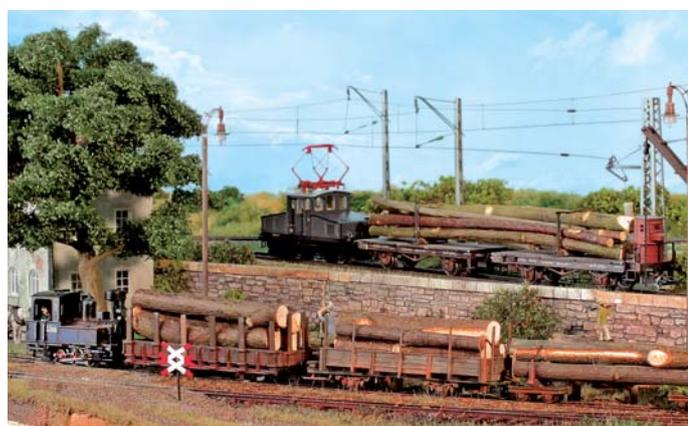
(Füllseite)



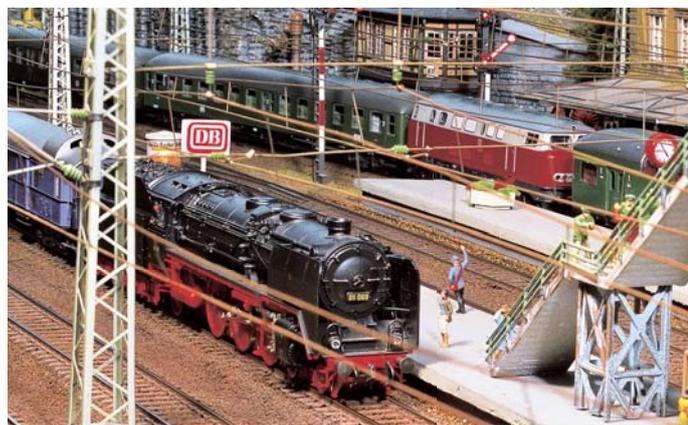
Technikhistorie Dieseltraktion: Dauerbrenner ➔ 14



Titelthema Holz: Holz auf der Eisenbahn ➔ 36



Holzverladung: Am Ende der Waldbahn ➔ 48



Anlagenporträt: Wuppertaler Bundesbahn ➔ 86

VORBILD

Galerie

»Holz-Diesel« 4
 85 Jahre Oberweißbacher Bergbahn 6
 Taurus-Parade 8

Kurz-Gekuppelt

Neues vom Vorbild 12

Technikgeschichte: Dieseltraktion

Dauerbrenner 14
 Rudolf Diesel und sein Patent 16
 Vom 2-PS-Benziner zur V 200 18
 „Pferdestärken“ und Antriebe 22
 40 Jahre 218 und (k)ein Ende 26
 Ungewollte „Thronfolger“ 27

Jahrestage: Eschede, 3. Juni 1998

Schwärzester Tag der jüngeren Bahngeschichte 30

TITELTHEMA: HOLZ

Beim Vorbild:

Holz auf der Eisenbahn 36

Eine Kurzgeschichte:

Bremser Wartweil 46

Holzverladung als H0-Modell

Am Ende der Waldbahn 48

Baumstämme als Modellladung:

Zweimal dicke Dinger 56

Laserbausätze:

Echtholz behandeln 62

Holzdarstellung im Modell

Besser als echt (Schienen im Pflaster, Folge 8) 64

Transportsicherung nachbilden:

Ketten und Seile 68

Modellwerkstoff Holz:

Häuser für die Rhätische 74

MODELL

Neuheiten des Monats

114 der DR von Brawa und Roco, Blue Tiger II in TT von Mehano, E 03 Vorserie und 152 in N von Arnold, SBB-Kohlewagen und DRG-Fischwagen von Liliput u.a. 78

Anlagenporträt:

Wuppertaler Bundesbahn 86

Anlagengestaltung

Ein paar Kleinigkeiten 96

RUBRIKEN

Forum 10
 Bahn & Medien 98
 Fachhändler-Adressen 100
 Sonderfahrten und Veranstaltungen 103
 Auktionen, Börsen, Märkte 104
 Mini-Markt 105
 Bestellscheine 110
 Vorschau & Impressum 114



»Neun gegen Neun«

Zur wahrscheinlich buntesten Lokparade der Welt versammelten sich am 26. April 2008 im Verschubbahnhof Wien-Penzing alle 18 Taurus-Loks, die für die Fußball-Europameisterschaft mit Länderthemen gestaltet wurden. Insgesamt standen sich dabei immerhin rund 170 000 PS in einer interessanten fotogenen Formation gegenüber. Und obwohl der Rumänien-Taurus auf dem Weg zur Parade entgleist war, stand auch er rechtzeitig auf seinem Platz, ehe der „elektrische Vorhang“, den die beiden in der Mitte zusammengeführten 1116 005 (links) und 1116 075 (rechts) zunächst gebildet hatten, gelüftet wurde. Es war eine ausgezeichnete Organisation und eine hervorragend ausgedachte Präsentation aller 18 Themenlokomotiven zur Fußball-EM 2008. Dank gebührt den ÖBB und vor allem auch dem „Wettergott“, der sich kurzfristig umentschied und – entgegen der Vorhersage – viel Sonne statt Wolken spendierte. FOTO: ALBERT HITFIELD





»Holz-Diesel«

Nicht nur fotografisch interessant ist die Spiegelung der nagelneuen 285 103 von CB Rail am 7. April in den „hintersten Ecken“ – nämlich an den Ladegleisen – des Bahnhofs Gießen. Die Aufnahme spiegelt gleichzeitig auch zwei Schwerpunkte dieser EJ-Ausgabe wieder: zum einen das große Titelthema Ladegut Holz in Vorbild und Modell (ab Seite 34), zum anderen den Beitrag über die Geschichte der Dieseltraktion auf deutschen Schienen (ab Seite 14). Hintergrund für die Rangierarbeiten der modernen Drehstromdiesellok mit den Holzwagen war übrigens eine anschließende Test- und Vorführfahrt für die Hessische Güterbahn nach Magdeburg. FOTO: ALBERT HITFIELD







85 Jahre Oberweißbacher Bergbahn

Ein besonderes touristisches Ziel in Thüringen ist die Oberweißbacher Bergbahn, die im Mai 2008 ihr 85-jähriges Bestehen feierte. Am Haltepunkt Obstfelderschmiede an der Schwarzatalbahn Rottenbach-Katzhütte (KBS 562) liegt die Talstation der Standseilbahn, die die Besucher von 339 m Höhe auf 662 m hinauf nach Lichtenhain befördert. Dort kann man in die Triebwagen nach Cursdorf (KBS 563) umsteigen und den Blick über die Höhen des Thüringer Walds streifen lassen – wie hier am 16. Juli 2007, als 479 205 und 203 gerade die Bergstation Lichtenhain verlassen haben. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 5/2008

Haus der tausend Säcke – Lagerhäuser u. a.

Von den Beiträgen im neuen Heft stach mir der Artikel zum Thema Lagerhäuser als erster ins Auge, und ich habe ihn im großem Interesse gelesen. Die eindruckliche Schilderung mit den tollen Fotos (das schreit schon förmlich nach einem Selbstbau-Bastel-Artikel für Häuslebauer) liefert mir als Betriebsbahner genau die Information, die ich brauche, um diesen Warenverkehr auf meiner Anlage vorbildgetreu nachzustellen. Eine solch detaillierte Erläuterung des Betriebsablaufs, der anzuliefernden und abzuholenden Güter sowie der dazu notwendigen Wagen-Typen würde ich mir auch noch in Bezug auf andere Anschlüsse wünschen. Bei der fast obligatorischen Bierbrauerei ist das auch ohne Detailkenntnisse noch grob nachvollziehbar, aber was bekommt z.B. ein Galvanisierwerk geliefert? Genau diese Thematik, am Beispiel verschiedener Industriebetriebe mit Gleisanschluß, wäre doch ein lohnendes Thema für eine Artikelserie. Nichts macht mehr Freude, als wenn man in der eigenen Modell-Ortsgüteranlage die Wagenbewegungen realistisch ablaufen lassen kann, weil man weiß, wie es im Original zugeht. Zum Leserbrief „Fleischmann verkauft“ muß ich auch noch einen Kommentar abgeben. Ich stimme mit Herrn Meckbach überein, daß im Fleischmann-Katalog noch so manches „historische“ Modell vor sich hin träumt, welches eigentlich längst ins Museum gehörte. Dennoch: ist der Rundmotor allein deshalb schlecht, weil er ein hohes Alter aufweist? Z.B. mit meiner BR 94 mit Rundmotor aus dem Jahre 1980 habe ich prächtig rangiert, weil das Modell schon mit Analog-Fahrpult (Duty-Cycle) sehr zufriedenstellende Fahreigenschaften auch im Kriechgang aufwies. Jetzt, nach erfolgter Digitalisierung fehlt mir bei dieser Lok nichts mehr zu meinem Rangierglück. Ist es etwa eine Alternative, in solch eine Lok einen windigen Dengel-Motor aus Fernost einzubauen, wie man ihn in dem ein oder anderen Modell finden muß? Wie wird es um dessen Qualitäten denn in zwanzig Jahren bestellt sein? Darüber hinaus ist der Fleischmann-Motor noch in Einzelteile zerlegbar, was ihn sehr wartungsfreundlich macht.

Überhaupt das Thema Wartungsfreundlichkeit! Beispielsweise das Lok-Gehäuse der besagten BR 94 läßt sich nach Lösen von nur zwei Schrauben nach oben abheben. Danach sind alle zu wartenden Teile (Kohlebürsten, Beleuchtung) problemlos zugänglich. Man vergleiche das einmal mit der schweißtreibenden Aktion, eine ROCO BR 93 zu Wartungszwecken zu öffnen oder der wunderschönen Gützold-BR 19 einen Dekoder zu verpassen. Hinterher wieder alle Leitungen in die vorgesehenen Löcher im Führerstands-Gehäuse einzuhängen, gerät zum nervenaufreibenden Mißvergnügen. Ganz zu schweigen von den Anforderungen, die sich beim Öffnen einer höchstdetaillierten Brawa-BR 15 in den Weg stellen, will man nur den Tender öffnen! Eigentlich gehören solche Modelle in die Vitrine - dann bräuhete sich der Betriebsbahner auch nicht über so manchen „Lokschrott“ zu ärgern, der, vom Fahrzeug



irgendwann einmal abgefallen, im Schotterbett der Anlage gelandet ist. Fleischmann hat es hier - im Unterschied zu manchen Mitbewerbern - immer in hervorragender Weise verstanden, ein hohes Niveau bei der Detaillierung mit einer an der Praxis des betriebsorientierten Modellbauers ausgerichteten, ohne Uhrmacher-Lehre zu wartenden Konstruktion zu vereinbaren. Und das war und ist für mich als Betriebsbahner DAS Argument schlechthin für die Fleischmann-Produkte - die Handrad-Walzen und fehlende Kolbenstangen-Schutzrohre nehme ich da lächelnd in Kauf.

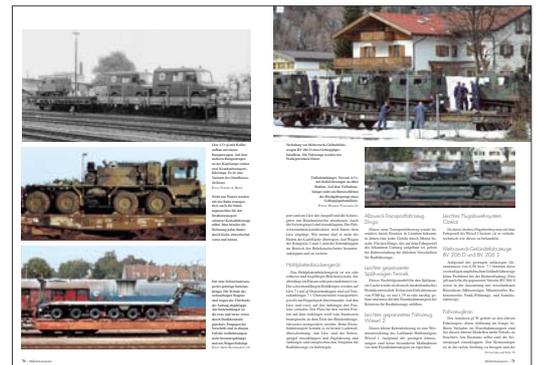
Dr. Randolph Mock, per E-Mail

Antwort d. Red. zum Absatz über die Wartungs-(un-)freundlichkeit diverser Modelle: Wie wahr, wie wahr!

betr.: EJ-EXKLUSIV – MILITÄRTRANSPORTE

TWA 88 A RV der Transwaggon (Laadks)

Ich suche nach Informationen über einen Wagentyp. Zuvor aber möchte ich mich bedanken für das Herausgeben von dem Heft EJ-Exklusiv 1/2008 „Militärtransporte auf der Schiene“, denn auf so ein Heft habe ich Jahre gewartet. Meine Fragen beziehen sich auf den Wagen, auf den der BV 206 D verladen wird und bei dem die Enden leicht nach oben geneigt sind (Fotos Seiten 71 oben, 84 unten und 86/87). Um welchen Wagentyp handelt es sich hier? Gibt es eine Modelleisenbahnfir-



ma, die diesen Wagentyp in H0 anbietet? Dies interessiert mich, da ich den im Heft gezeigten Zug auf meiner Anlage nachgestalten möchte. Welchen Wagentyp könnte ich als Alternative nehmen?

R.M.P. Laven, Simpelveld (NL)

Antwort d. Red.:

Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen TWA 800 A RV (Laadks) der Transwaggon. Daten finden Sie unter <http://www.transwaggon.de/Wagendaten.14.0.html>. Ein H0-Modell gibt es als Bausatz oder fertig von Krüger-Modellbau (www.kruegermodellbau.de).

Leserbrief in EJ 4/2008

Im aktuellen Heft habe ich die Anfrage bezüglich des Militärbegleitwagens Bcmkh 240 gelesen. Hier sind

