

Eisenbahn
JOURNAL

10
2008

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Oktober 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

www.eisenbahn-journal.de



EPOCHE-III-ANLAGE

Was für ein »Gedoens«

WETTBEWERBS-ANLAGE

Walhalla-Bahn

WAGENPORTRÄT

Schürzeneilzugwagen

TECHNIK

»Saubere« V 90

THEMA DES MONATS

**Deutschland,
einig Dampflokland?**

(Füllseite)



Thema des Monats: Einig Dampflokland? ➔ 14



Triebwagen-Historie: Von der Isar an die Mosel ➔ 42



Anlagenporträt: Was für ein Gedoens! ➔ 58



Neues Modell: Stellwerk Oschatz ➔ 90

FOTOS: JENS BRAUN; HORST MEIER; WOLFGANG FISCHER; ROBIN GARN; TITELFOTO: ROBIN GARN

TITEL

„Bergkönigin“ 95 027 dampft am 24. Februar 1990 mit einem IGE-Sonderzug durch den Finstergrund die 30-Promille-Steigung zum Rennsteig hinauf.

VORBILD

Bilder des Monats

V 90-»Familie« im Blickpunkt 4

Hochbetrieb im Allgäu 6

18 Jahre ICE-Verkehr 8

Kurz-Gekuppelt

Neues vom Vorbild 12

Thema des Monats

Deutschland, einig Dampflokland? 14

Technik • V 90 mit Abgasreinigung

Sauberer gibt's nicht 28

Wagenporträt • Schürzeneilzugwagen

Badewannen auf Schienen 30

Erinnerungen • Besuch in Rheine

Dampfloks pur 38

Triebwagen-Historie • ET 26

Von der Isar an die Mosel 42

MODELL

Neuheiten des Monats

Bayerische Güterwagen von Trix in H0; Koh-

wagen von Lima in H0; Preußischer Bahnhof

in 0 von Real Modell; Tabakscheunenbausatz in

H0 von Busch u.v.m. 50

Anlagenporträt

Was für ein Gedoens! 58

9. Wettbewerb • Folge 13

Auch eine Bayern-Bahn 66

Anlagengestaltung • Schotterstraße

Saubere Schotterpisten 74

Anlagenplanung • Der Unterbau

Stahlbille Sache 78

Basteln • Ladegut nach Vorschrift

Telegrafmasten 80

Neues Modell • 641 von Rivarossi

Wal – da fährt er! 84

Basteln • Gemauerter Wasserablauf

In privater kleiner Serie 86

Neues Modell • Stellwerk Oschatz von Auhagen

Variabler Einheitstyp 90

Digital • Hornby-Zentrale „Elite“

Eine Insellösung? 94

RUBRIKEN

Forum 10

Bahn & Medien 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 99

Fachhändler-Adressen 100

Auktionen, Börsen, Märkte 103

Mini-Markt 104

Bestellscheine 110

Vorschau & Impressum 114

Name:

Straße:

Ort:

Tel. / E-Mail:

↓	↓	↓
Ihre Note für die Themenwahl	Ihre Note für den Inhalt	Ihre Note für die Präsentation



294 580-6



V90-»Familie« im Blickpunkt

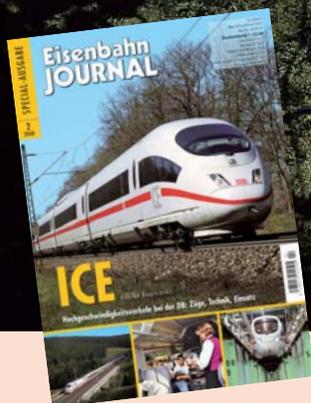
Seit geraumer Zeit sind die Rangierdieselloks der Baureihen 290–296 durch Modernisierungsmaßnahmen aus ihrem eher unscheinbaren Dasein in den Blickpunkt des Interesses geraten. Nun wird bei der 294 635 in Kornwestheim sogar ein neues Abgas-Nachbehandlungssystem erprobt, das die Maschine dort momentan zur saubersten Diesellok macht (siehe Beitrag auf den Seiten 28/29). Und jüngst hat Railion Deutschland mit der Gravita 10 BB von Voith einen Nachfolgetyp deklariert, von dem ab dem Jahr 2010 130 Loks geliefert werden sollen. Die 290–296er-Typenreihe rückt somit noch stärker in den Fokus und bleibt großteils auch noch längerfristig unverzichtbar. Grund genug, mit einer wie aus dem Ei gepellten V90, 294 580, die Galerie-Seiten dieser EJ-Ausgabe zu eröffnen (Aufnahme bei Grafenwöhr, Juli 2008). FOTO: MICHAEL GIEGOLD





Hochbetrieb im Allgäu

Österreichische Güter- und Nachtschnellzüge besicherten den Allgäustrecken zwischen Lindau und München via Kempten bzw. Memmingen vom 9. bis 25. August außergewöhnliche Betriebsamkeit. Wegen Bauarbeiten war die Arlbergstrecke gesperrt, was zu Umleitungen über Süddeutschland führte. Neben zahlreichen kleineren Sanierungsarbeiten war geplant, eine Brücke über den Inn bei Landeck zu erneuern. Dabei kam es zu Verzögerungen, sodass im Herbst eine weitere Sperre der Arlbergbahn mit Umleiterverkehr durchs Allgäu ansteht. Die Aufnahme zeigt den schweren Güterzug 45192 von Wien Zvbf ins schweizerische Buchs, bespannt mit zwei Loks der Baureihe 232, wie er sich am 18. August durch die herrliche Landschaft des Westallgäus nahe Röthenbach Richtung Lindau schlängelt. FOTO: FELIX LÖFFELHOLZ



18 Jahre ICE-Verkehr ...

...lassen wir in unserer neuen EJ-Special-Ausgabe „ICE“ Revue passieren – gegenüber dem längst vergriffenen Extra-Heft „ICE-Story“ völlig neu bebildert und gestaltet. Natürlich wird auch in der neuen Ausgabe auf die interessante Entwicklungsgeschichte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der DB ausführlich und mit vielen neuen Bildern eingegangen. Und ausführliche, ebenfalls neu bebilderte Kapitel stellen die einzelnen ICE-Typen vor. Spannend bleibt auch die Frage, wie es mit dem ICE-Verkehr weitergehen wird. – Hoffentlich keinen Symbolcharakter hat hierzu die Bedienungsqualität der Mitte-Deutschland-Verbindung vom Ruhrgebiet über Hamm, Warburg und Kassel in Richtung Thüringen und Sachsen, auf der sich im Rahmen der „Optimierung“ des DB-Fernverkehrs das Angebot deutlich verschlechtert hat. 2002 verkehrten hier noch IR-Züge im Zwei-Stunden-Takt. Nach der Umwandlung in eine IC/ICE-Linie wurde ein Drittel der Verbindungen mit ICE-T, der Rest als lokbespannte IC gefahren. Nach der Ausdünnung mit entfallenen Tagesrandzügen gibt es inzwischen auch an Werktagen tagsüber Taktlücken von vier Stunden. Die verbliebenen Zugpaare fahren seit Ende 2007 einheitlich als lokbespannte IC. Kürzlich „verirrte“ sich hierher aber noch einmal ein ICE-T als Leerfahrt (Aufnahme bei Neuenbeken zwischen Paderborn und Altenbeken). FOTO: JURGEN HÖRSTEL



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 9/2008

☞ Frauensache

Inzwischen glaube ich es tatsächlich: Das EJ nimmt sich regelmäßig auch der Randthemen der Eisenbahnhistorie an und bringt ganz neue Aspekte des früheren Lebens ans Licht. Nach den Holzarbeitern nun die Lokputzerinnen. Bin schon gespannt, was ihr als nächstes ausgräbt!

Manfred Kohl, Frankfurt

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 8/2008

☞ E 93 – Langlebige Wegbereiterin u.a.

Der Bericht über die E93 inkl. Kornwestheim war Spitze! Früher hätte mich das Thema nicht besonders interessiert, aber Sie haben es wieder mal verstanden, ein Thema neuartig über zwei Artikel interessant aufzubereiten. Kompliment.

Michael Praschl, Küps

Ich bin begeistert von den fotografischen Arbeiten im Augustheft. Würde mir mal eine Anlagenplanung für eine Anlagengröße von 2,7 bis max. 3,2 m Länge und einer Tiefe von 1,3 bis max. 1,4 m wünschen – inkl. Höhenangaben.

Horst Heinrich Debelius, Berlin

Der Titel ist ein Beispiel wie man es nicht machen soll: Signale sind am Rand schwarz und Unordnung und Wildkräuter wurden in der dargestellten Epoche beseitigt. Das Thema „Bauen für die Eisenbahn“ ist für mich nur mäßig interessant, der DB-Teil scheint mir dürrig und es fehlen Bilder.

Der Bericht über die Ziegel-Ladung ist ohne Vorbildfoto fast wertlos. Die Schüttgutanlage und der Torantrieb sind interessante Themen. Jedoch kann ich nach diesen Beschreibungen nicht bauen – wesentliche Informationen fehlen. Da kann ich auch gleich selbst ganz von vorn anfangen.

Heinrich Linnenkohl, Braunschweig

Leider ist das Heft so dünn – ich bin schon nach zwei Tagen durch und es bleiben noch 29 bis zum Nächsten... Super der Artikel über die Regensburger Strecke. Anregung zum Themenschwerpunkt Servos: Welche Tips gibt es zum Nachträglichen Einbau? Ich habe z.B. mehr als 12 Stunden für meine Torantriebe in meinem Kibri-Schuppen gebraucht - auch, weil ich vor über 20 Jahren das Dach so gut verklebt habe ...

Klaus Wagner, Bretten

betr.: EISENBAHN JOURNAL 7/2008

☞ Auf abseitigen Routen – Hecken-Eilzüge

Zu diesem Thema habe ich vor Jahren bereits das Kursbuch vom Sommer 1962 durchforstet. Zum behandelten E 451/452 Frankfurt–Bremen möchte ich noch einige Ergänzungen anfügen:

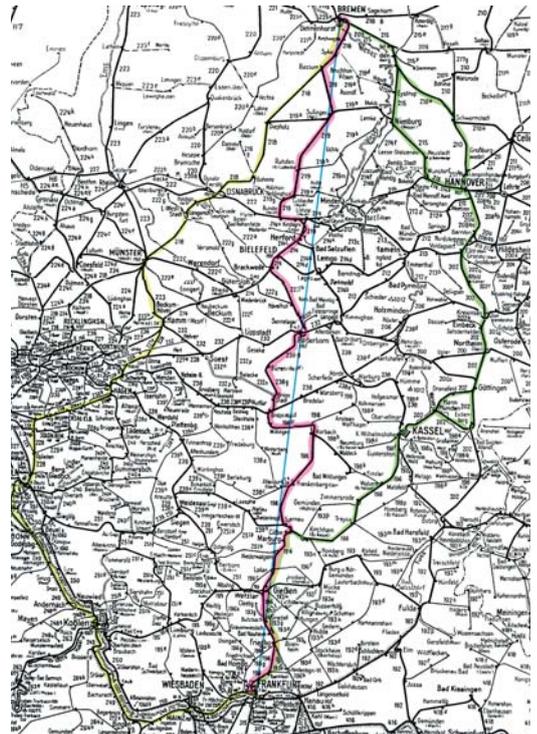
1.) Wenn man in der Streckenkarte die Städte Bremen und Frankfurt mit einer geraden Linie verbindet und dann den Laufweg des E 451 einzeichnet, stellt man verblüfft fest, dass diese Verbindung mit 443 km in der Tat die kürzeste ist (siehe Kartenausschnitt).

2.) Alternative Strecken zwischen beiden Städten sind: Frankfurt–Köln–Münster–Bremen, Streckenlänge

550 km (über Hagen), also mehr als 100 km länger; Frankfurt–Kassel–Hannover–Bremen, Streckenlänge 498 km, also 55 km länger; von Frankfurt über Bebra–Hannover nach Bremen gab es keine Direktverbindung!

3.) Alternative Zugverbindungen zwischen beiden Städten über Köln: Keine Direktverbindung Zweiter Klasse über Köln! Umsteigen in Köln! D 719 Frankfurt ab 9.08 Uhr, Köln an 11.57 Uhr (elektrisch). Weiter mit D 93, Köln ab 12.49 Uhr, Bremen an 17.37 Uhr (Dampf). Gesamtfahrzeit: 8 Stunden 7 Minuten, also ca. 1 ½ Stunden schneller als E 451; Direktverbindung nur Erster Klasse mit F 33 Gambrinus in 6 Stunden 1 Minute; über Kassel: Nur zwei direkte Züge Zweiter Klasse! D 283 Frankfurt ab 10.28 Uhr, Bremen an 17.38 Uhr (Dampf), Gesamtfahrzeit: 7 Stunden 10 Minuten, also doch schon ca. 2 ½ Stunden schneller; D 183 Frankfurt ab 15.31, Bremen an 22.33 Uhr, Gesamtfahrzeit: 7 Stunden 2 Minuten; schnellste Verbindung mit F 43 Roland am Abend mit 5 Stunden 19 Minuten.

Fazit: Auf der kürzesten Route war man zwar länger unterwegs, musste aber nicht umsteigen! Umsteigefreie Zweite-Klasse-Verbindungen waren rar und natürlich teurer (Zuschlag). Der eigentliche Vorteil des Hecken-eilzuges lag zweifelsohne darin, für die ländlichen Gebiete Hessens, Nordrhein-Westfalens und Niedersachsens eine bequeme Verbindung in die nächsten



Großstädte zu bieten (Frankfurt, Marburg, Paderborn, Bielefeld, Bremen).

Ein weiterer interessanter Hecken-eilzug mit kuriosem Laufweg war der E 825/826. Er führte von Mönchengladbach über Düsseldorf–Kettwig (!)–Essen (heutige S-Bahnlinie 6)–Dorsten–Borken–Ahaus–Gronau nach Enschede. Er benutzte zwischen Borken und Ahaus die Gleise der Westfälischen Landeseisenbahn! Die 171 km lange Strecke wurde in 3 Stunden 52 Minuten bewältigt. Das ergab eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 44 km/h. Gefahren wurden die Züge mit Triebwagen. Welchen Grund es für diesen sonderbaren Laufweg gab, ist mir unbekannt.

Volkmar Bischoff, Essen

