

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Eisenbahn
JOURNAL

September
2016



**11. Modellbauwettbewerb
Die Sieger**

NEUE H0-TOP-MODELLE
Brawa-V 90 und Fleischmann-E 69 05
VON FREIBURG INS HÖLLENTAL
Josef Brandls Schwarzwald-Anlage
MEHR ALS EIN STELLWERK
Abschied von „Af“

Bundesbahn im Wandel:

Später Glanz der Ellok-Veteranen



FLEISCHMANN



Der „Ölkocher“ kommt

BR 215 / BR 225: Dieselpower für jeden Einsatzzweck

Neukonstruktion

H0



Die BR 215 war die letzte Diesellok der DB, die noch mit einer Dampfheizung ausgeliefert wurde. 690 Liter zusätzlichen Brennstoff führten die Lokomotiven an Bord, um das Wasser in ihren ölgefeuerten Durchlaufkesseln erhitzen zu können.

Als die Lokomotiven für den Personenverkehr nicht mehr benötigt wurden, entfernte man bei zahlreichen Exemplaren die Dampfheizung und ersetzte sie durch ein Warmhaltegerät. Die umgebauten Maschinen bekamen die Baureihenbezeichnung 225. Sie werden teilweise noch heute im Güterzugdienst angetroffen.

- LED-Spitzenlicht (weiß / rot)
- 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen
- Zahlreiche angesetzte Steckteile
- Freistehende Griffstangen
- PluX22-Digitalschnittstelle
- Abnehmbarer Schaltpilz
- Digital-Varianten mit Originalsound

Diesellokomotive BR 215 der DB, Ep. IV

| | | |
|------------------|---|----------|
| Art. Nr.: 424001 | = | € 159,00 |
| Art. Nr.: 424071 | = | € 229,00 |
| Art. Nr.: 394071 | ~ | € 229,00 |

Ideale Wagen: Art. 563005, 567501, 567602, 567710

Diesellokomotive BR 225 der DB AG, Ep. V

| | | |
|------------------|---|----------|
| Art. Nr.: 424002 | = | € 159,00 |
| Art. Nr.: 424072 | = | € 229,00 |
| Art. Nr.: 394072 | ~ | € 229,00 |

Ideale Wagen: Art. 552316, 552317, 546013, 546014

SPÄTER
GLANZ DER
ELLOK-
VETERANEN

10

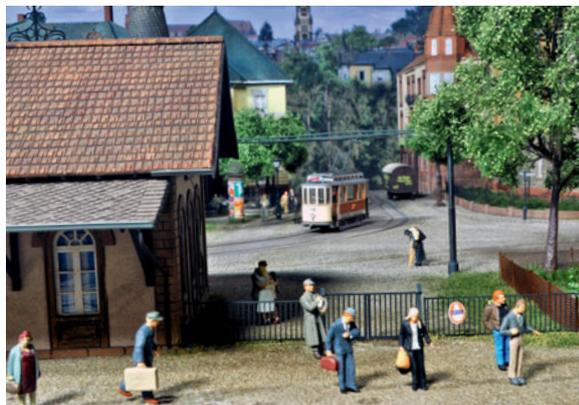


24

V 90:
KLARE KANTE

60

BRANDLS
SCHWARZWALD-
TRIOLOGIE:
DIE VOLLENDUNG



84

SCHMUDEL-
SCHÄTZCHEN:
SHELL-KESSELWAGEN
VORBILDGETREU



VORBILD

- 4** Altmeister-Foto des Monats
Helmut Säuberlich, Gelsenkirchen, 1956
- 6** 20 Fragen
Antworten von Uwe Miethe
- 8** Kurz-Gekuppelt
Aktuelle Kurzberichte und Fotos
- 10** Später Glanz der Ellok-Veteranen
Bundesbahn der 70er und 80er im Wandel
- 24** Klare Kante
Charakterstudie zur V 90
- 30** Momente
Nein, wir fahren hier noch nicht an!
- 32** Abschied von „Af“
Ende des Fdl-Stellwerks Assmanshausen
- 40** Galerie
Bilder von Olaf Haensch
- 48** Zeitreise
Holzhausen (Eder) 1981

MODELL

- 54** Modell-Neuheiten
- 58** Bestens gepuffert
Neues Modell: V 90 von Brawa
- 60** Brandls Schwarzwald
Vollendung einer Anlagen-Trilogie
- 72** Dampflok-Klinik
12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 2
- 78** Lokomobil auf Reise
Bausatz einer interessanten Fracht
- 84** Schmu-del-Schätzchen
Shell-Kesselwagen vorbildgetreu
- 88** Klein, dick, rot
Neues Modell: E 69 05 in H0 von Fleischmann
- 90** Als-ob-Steinbruch
Anschlussgleis bei Platzmangel
- 90** Sieger des 11. Modellbau-Wettbewerbs

RUBRIKEN

- 98** Händler, Börsen & Mini-Markt
- 105** Leserbrief
- 106** Vorschau und Impressum

TITELBILD: E 44 001 mit TOUROPA-Sonderzug
in Garmisch-Partenkirchen (1956).
FOTO: REINHOLD PALM



GELSENKIRCHEN, 1956

03 092 und eine Lok der Baureihe 01 bei der Einfahrt in Gelsenkirchen Hbf mit D 396 (Hamburg – Köln). Der „Leichtschnellzug“ ist aus den damals neuen Mitteleinstiegswagen gebildet. Von Wanne-Eickel kommend wechselt die Fuhre hier vor der imposanten Kulisse des Gelsenkirchener Stahlwerks auf das Gleis Richtung Essen Hbf. Der Industriekomplex ist heute freilich längst verschwunden.

FOTO: HELMUT SÄUBERLICH

DES MONATS



20 FRAGEN

Uwe Miethe

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Dampflokomotiven vor Schnell-, Eil-, Nahverkehrs-, Güter- und Nebenbahnzügen. Endlose Güterzüge, volle Rangierbahnhöfe. Elloks in Grün-Rot, oder Grün-Schwarz, Dieselloks vor schier endlosen Doppelstock-Gliederzügen. Rangierlokomotiven und eifriges Rangiergeschäft in fast jedem größeren Bahnhof. Lebendige, manchmal verträumte Neben- und Schmalspurbahnen von den Bergen bis zur Küste.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Die Städteexpress-Züge der DR. Die orange-beigen Wagenzüge hatten betrieblich absolute Priorität und waren für mich aufgrund ihrer farbenfrohen Erscheinung immer etwas ganz Besonderes.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Das Gefühl der „Eisenbahner-Familie“, wie ich es aus meiner Zeit bei der Reichsbahn kenne.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Echte Chancengleichheit für alle Verkehrsträger. Güter gehören auf die Schiene! Beschneidung der Macht der Autolobby. Es kann nicht zukunftsweisend sein, dass das Wohl und Wehe von uns allen davon abhängt, dass permanent weltweit immer mehr Autos verkauft werden. Das Auto soll keineswegs verteuert werden, aber jeder Verkehrsträger soll dort seine Chancen bekommen, wo er den größten Nutzen für seine Betreiber und gleichzeitig den besten Effekt für die Umwelt erreichen kann.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Gerne würde ich noch einmal auf einer meiner ehemaligen Lokomotiven als Heizer fahren: 52 8020 war meine Planlok beim Bw Elsterwerda, gern auch auf der 52 8104 oder der 52 8149 – leider unerfüllbar.

6. Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit? Mit dem Buch von Paul Theroux: „Der alte Patagonien-Express“.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Quasi mit der Milch aus der Babyflasche! Ab 1965 machten meine Eltern mit mir regelmäßig Zugreisen von Karl-Marx-Stadt zu den Großeltern in Wolgast. Unterwegs mussten meine für die lange Reise über Nacht vorbereiteten Babyfläschchen warm gemacht werden. Also ging mein Vater bei längeren Halten vor zur Dampflok und bat den Heizer das Fläschchen zu wärmen. Für den war das kein Problem. Er ließ auf dem Führerstand mit dem Spritzschlauch heißes Wasser in einen Eimer, wärmte das Fläschchen darin, prüfte anschließend fachmännisch an der Wange die richtige Temperatur – fertig. 19 Jahre später stand ich dann selbst als Heizer auf der Dampflok...

Uwe Miethe, 1964 in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) geboren, verwirklichte nach der abgeschlossenen Lehre als Modelltischler seinen eigentlichen Berufswunsch: Er ließ sich beim Bahnbetriebswerk Elsterwerda als Lokomotivheizer ausbilden. Nach knapp zweijähriger Heizerzeit in Elsterwerda setzte er jedoch die Arbeit als Tischler fort. 1990 folgte der berufliche Quereinstieg in die Verlagsbranche mit den Stationen „Bernburger Zeitung“, Bernburg, „Mitteldeutsche Zeitung“, Halle/Saale, GeraNova Verlag GmbH, München, und der Computerspieler-Zeitschrift „GameStar“, München. Uwe Miethe fotografiert seit 1979 Eisenbahnen und veröffentlicht seine Aufnahmen in zahlreichen Printmedien. Im September 2006 erschien sein erstes Buch, zahlreiche weitere Titel folgten. Seit 1999 ist sein Wohn- und Arbeitsort München, wo er heute als freiberuflicher Bildjournalist und Buchautor arbeitet.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Mein einziger Berufswunsch von Kindesbeinen an war Lokführer.

9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie? Russische und sowjetische Zugtoiletten von 1837 bis heute. Bauformen, Typen, komplette Einsatzlisten, Zeichnungen, Fotos – das volle Programm. Mindestens zwei Bände, je 500 Seiten. Mal im Ernst: Gibt es noch ein Thema, das bisher nicht schon einmal irgendwann, irgendwo behandelt wurde? Mir fällt keines ein, außer das besagte.

10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Mit vier-einhalb Jahren bekam ich eine H0-Modellbahnplatte geschenkt, fix und fertig aufgebaut, mit Fahrzeugen – alles Piko. Heute besitze ich nach langen Jahren der Modellbahn-Abstinenz wieder eine große Vitrine mit Modellen der DR.

11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken? Eine Gartenbahn mit hohem Spielwert.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Das komplette Bahnhofsemble des Bahnhofes Jöhstadt der 750-Millimeter-Preßnitztalbahn mit Empfangsgebäude, Güterschuppen, Nebengebäuden und Lokschuppen in H0, Epoche III.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Modelle mit faszinierend echten Geräuschen und einem Detaillierungsgrad, der unglaublich ist. Geradezu fatal ist aus meiner Sicht die Preispolitik der letzten Jahrzehnte, welche das Modellbahnhobby für spielende Kinder weitestgehend unattraktiv gemacht hat.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Ich wünschte mir, dass ich in einer Art Zeitreise mit dem Wissen von heute und einem Fotoapparat die Jahre 1924 bis etwa 1938 selbst erleben dürfte.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Auf die Insel Usedom. Die Erinnerung dahinter sind 86er mit Windleitblechen vor Donnerbüchsen auf der Fahrt von Wolgaster Fähre zum Baden nach Trassenheide oder Heringsdorf.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? In den LVT 175 „Ferkeltaxe“, das sind die Baureihen 171/172. Je weiter man in den Süden der DDR kam, umso seltener wurden diese kleinen roten Triebwagen. Deshalb war eine Fahrt mit diesen LVT für mich als jemand, der lange ganz im Süden wohnte, immer etwas Besonderes.



17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Ich möchte nur eines nennen: die schrecklichen Anglizismen.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Ich möchte mir nicht anmaßen, solche Ratschläge zu geben. Allerdings würde ich mir wünschen – und das gilt nicht nur für Manager bei der Bahn –, dass ich das Geschäft, das ich betreibe, auch wirklich selbst beherrsche. Dafür ist es absolut kein Makel, „etwas von der Pike auf gelernt zu haben“ oder sich dieses Wissen und diese Fähigkeiten in der Praxis später noch anzueignen.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Bei mir hängen bereits zwei sehr schöne Bilder an der Wand. Keine Gemälde, sondern ein Kohlezeichnung und ein Aquarell. Sie stammen aus der Hand meines ehemaligen Kollegen Bernd Kauschmann, ein Lokführer und ein Talent im Zeichnen, Malen und Fotografieren.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Ich glaube weder, dass es noch einmal eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben wird, noch dass der Zug abgefahren ist. Die Eisenbahn könnte aber zukünftig in einem vernünftigen Verkehrsmix eine sehr wichtige Rolle im Personen- und Güterverkehr spielen. Die Voraussetzung dafür wären aber der Wille, dies überhaupt zuzulassen, die entsprechenden politischen Rahmenbedingungen und weitsichtiges Planen und Handeln. Hier empfiehlt sich der oft zitierte Blick in die Schweiz.

„20 Fragen“ wird zusammengestellt von Joachim Seyferth

„Ich wurde mit der Milch aus der Babyflasche mit dem Eisenbahn-Bazillus infiziert: Auf Familienreisen mit der Bahn ging mein Vater immer vor zum Dampflokheizer und ließ das Fläschchen erwärmen – 19 Jahre später stand ich selbst als Heizer auf der Dampflok“



Mit markanter Geräuschkulisse brummt die von 2010 bis 2015 restaurierte Vorserienlok V 160 002 mit dem Aluzug Spellen – Koblenz durch Duisburg-Neudorf (11. Juli 2016).

FOTO: MALTE WERNING

„LOLLO“ VOR DEM ALU-ZUG

Dreimal in der Woche fährt die Brohltalbahn den „Aluzug“ von Koblenz nach Spellen (Niederrhein) und wieder zurück. Nach dem Verkauf der eigenen V 200 (die ehemalige DB-V 200 053 steht jetzt in Altenbeken) setzt die Bahn angemietete Streckenloks ein, zuletzt die OHE-Lok 200087 (ex DB 216 123). Da diese Maschine nun untersuchungspflichtig wurde, mietet die Brohltalbahn jetzt ersatzweise die private V 160 002 des Eigentümers Albert Merseburger an, die damit ihren ersten längerfristigen Mieteinsatz hat. Am 29. Juni war der erste Einsatztag für die 1960 von Krupp gebaute „Lollo“ in den Diensten vor dem schweren Aluminiumtransport. Sie wird die Leistung bis voraussichtlich September 2016 übernehmen. Neben der Strecke Voerde – Walsum – Oberhausen wird die „Rheinische Bahn“ zwischen Köln und Oberhausen sowie (im Regelfall) die rechte Rheinstrecke zwischen Köln und Neuwied befahren, wo die 56 Jahre alte Lok mit ihrem markanten Maybach-Sound zahlreiche Eisenbahnfans in Verzückung geraten ließ. Gefahren wird zumeist morgens leer von Koblenz nach Spellen, wo der Zug beladen wird – in die Gegenrichtung geht die Fuhre meistens am frühen Nachmittag. Verkehrstage sind zumeist Montag, Mittwoch und Freitag – doch Abweichungen und Ausfälle sind natürlich jederzeit möglich.

Ruhig geworden ist es hingegen um die DB-Museumslok V 160 003, die vom Verein Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e. V. betreut wird und zurzeit untersuchungspflichtig abgestellt ist. Eine Revision ist bei dieser Lok momentan nicht geplant, so dass V 160 002 mittelfristig die einzige betriebsfähige „Lollo“ in Deutschland bleibt. MWD

SPESSARTRAMPE ALT UND NEU

Das Ende der klassischen Rampenstrecke Laufach – Heigenbrücken rückt immer näher, denn auf der neuen Spessartrampe liegen bereits die Gleise. Auch die Anschlussweiche ist auf Laufacher Seite eingebaut und betriebsbereit. Bis zum Eingang der neuen Betonröhre bei Laufach ist alles geschottert und befahrbar. Ab hier wurde der Trog für die feste Fahrbahn einbetoniert, die letzten Arbeiten an der Röhre wurden im Frühling abgeschlossen. Für den Sommer 2016 war die Montage der Fahrleitung geplant. So ergeben sich zur Zeit interessante Motive von alter und neuer Rampenstrecke in enger Nachbarschaft. MM



Ab 2017 fahren Güterzüge durch die Röhre rechts im Bild, der Schiebetrieb mit der Baureihe 151 ist dann wegen der deutlich geringeren Neigung nicht mehr notwendig. FOTO: MICHAEL MANN

BAUREIHE 102: NEU VON SKODA

Am 27. Juni 2016 hat der tschechische Hersteller Škoda Transportation die neuen Loks der DB-Baureihe 102 vorgestellt. Sechs Maschinen hat DB Regio gemeinsam mit sechs sechsteiligen Doppelstockgarnituren für den 200 km/h schnellen RE-Verkehr zwischen München, Ingolstadt und Nürnberg bestellt, die wegen Druckdichtigkeit hohen technischen Anforderungen genügen müssen. Die Loks basieren auf dem Loktypen „Emil Zátopek“, der in Tschechien und der Slowakei in Mehrsystemvarianten bereits verbreitet ist. Die DB-Variante wird allerdings ausschließlich für das 15 kV 16,7 Hz-Wechselstromsystem ausgelegt sein. Der Betriebsstart war ursprünglich für Dezember 2016 geplant. Da sich die Wagen noch in der Montage befinden und offenbar auch die Zulassung Probleme bereiten wird, wird dem Vernehmen nach jetzt allerdings ein frühestmöglicher Betriebsstart erst Anfang 2018 möglich sein. MWD

Ein neues Gesicht auf DB-Gleisen: Erstmals hat die DB Loks und Wagen in Tschechien bestellt. Die neue Baureihe 102 basiert auf der CD-Baureihe 380. 102 002 dreht hier auf dem Testring von Velim ihre Runden.

FOTO: SKODA



Die 143 ist jetzt wieder verstärkt im Güterzugdienst zu sehen. Am 6. Juli 2016 zog eine Maschine bei Rehren (Strecke Minden – Hannover) einen Güterzug Richtung Hannover. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

143 WIEDER VOR GÜTERZÜGEN

Seit April kommt die ehemalige DR-Baureihe 143 wieder im Güterverkehr zum Einsatz. Einerseits laufen bei zahlreichen Loks der Baureihe 139/140 in diesem Jahr die Fristen ab, andererseits stehen zunehmend 143er zur Verfügung, die nach Betriebsübergängen bei SPNV-Verkehrsausschreibungen meist durch Triebwagen ersetzt wurden und bei DB Regio nicht mehr benötigt werden. Wie zuvor schon bei den letzten Loks der Baureihen 139/140 kommen mehrere Maschinen von Seelze Rbf aus im Raum Hannover/Göttingen/Braunschweig zum Einsatz, aber auch Osnabrück, Emden oder Magdeburg werden erreicht. Neben den ehemaligen DB-Regio-Loks stehen auch mehrere RBH-143er nun bei DB Cargo „unter Vertrag“. jhö

218-VERKÄUFE

In den vergangenen Wochen wurden zahlreiche ausgediente 218 verkauft. Besonders erwähnt werden sollte dabei die rot-beige **218 105**, die im April an die Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb (NeSA) gelangte. **218 469** und **480** gelangten an das Gothaer Unternehmen Railsystems RP. Erstere blieb verkehrsrötlich, erhielt aber graue Zierstreifen. 218 480 hingegen wurde mittlerweile im alten DB-Farbschema Ozeanblau-Elfenbein lackiert, fällt aber durch LED-Leuchten auf. **218 471** wurde hingegen an DB Netz veräußert, die Lok ist jetzt (nach 218 392 und 477) goldgelb mit grauen Kontrastbalken lackiert. MWD

NEUE ZÜGE FÜR HAMBURG

Bei Bombardier Transportation in Hennigsdorf entstehen zurzeit insgesamt acht Vorserienzüge der neuen dreiteiligen Baureihe 490 für die Hamburger S-Bahn. 60 Züge dieser neuen Bauart sollen ab Ende 2018 zur Verfügung stehen und die Baureihe 472/473 ablösen. Die Triebzüge kommen sowohl als reine Stromschienenfahrzeuge als auch in einer Zweisystemvariante für Oberleitungsbetrieb zur Auslieferung. MWD

Korrigenda: EJ 8/16, S. 11 oben: Das Foto zeigt den Willinger Viadukt. EJ 7/16, S. 10 unten: Bildautor ist Andreas Melchert.

ANZEIGE

Wir lassen ihren Kindheitstraum wahr werden:
**Lokführer und Herrscher
über 8700 PS**

Wir bieten interessante Umschulungsmöglichkeiten. Voraussetzung: abgeschlossene Berufsausbildung, psychologischer Eignungstest und medizinische Tauglichkeit.

Neugierig geworden? Dann kontaktieren Sie uns und vereinbaren Sie einen Beratungs- und Vorstellungstermin.

Eisenbahn ist unsere Leidenschaft. Seit über 30 Jahren.
Ihr zuverlässiger Partner im internationalen Eisenbahnverkehr.

www.ige-bahn.com

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr



Der Strukturwandel bei der DB ab den 50er Jahren führte auch zu einem Umbruch bei der E-Traktion. Parallel zum allmählichen Abschied vom Dampflok-betrieb surrten auch altgediente Elokom-Veteranen ihrem Ruhestand entgegen. Während für einige Typen schon in den 70ern das Aus kam, konnten sich andere Altbau-Reihen aber noch bis in die 80er Jahre behaupten

Später Glanz der Elok

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI