

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B7539E ISSN 0720-051X

Eisenbahn
JOURNAL

Januar
2018

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Baureihe 144.5

Die Nasenlosen

Impressionen: Unterwegs mit 218 105 der NeSA

Anlagenporträt: Paradies der Altbau-Elloks

Gebäudebau: Fachwerkhaus nach eigenen Plänen

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Frohe Weihnachten und eine frohes neues Jahr 2018
wünschen wir unseren Kunden, Handelspartnern und
Mitbewerbern



Neuwaren-Geschäft: 0221 / 121 654 - Gebrauchtwaren-Geschäft: 0221 / 37 99 90 08
info@donnerbuechse.com - Vogteistr. 18 - 50670 Köln - 5 Kundenparkplätze

Öffnungszeiten:

>>> Montag: Ruhetag <<< Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr Sa.: Nov. Dez. 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr



VORBILD

4 Impressionen

218-Klassik hautnah erlebt

16 Titelthema

E 44.5: Die Nasenlosen

28 Auf Fotopirsch

Unverhofftes Wintermärchen

36 Momente

Wilhelm Zwo in Krummenohl

38 Dampf-Report Bundesbahn, Folge 13

BD Hannover, Teil 1

47 Galerie

Bilder von Christoph Kirchner

MODELL

58 Neues Modell

798/998 in H0 von Piko: Noch einer ...?

60 H0-Anlage

Paradies der Altbau-Elloks

72 Dioramenkönig II/Folge 3

Verfall und Fortschritt

80 Bausatz optimieren

Kraftprotz für Schiene und Straße

86 Fahrzeug-Patina mal anders

Schieben statt spritzen

92 Anlagengestaltung: Auf dem Land

Kartoffelschleuder

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

TEXT UND FOTOS:
HENDRIK BLOEM

218-Klassik hautnah erlebt

Bamm! Die mittlere Tür des Maschinenraums fällt hinter mir zu und ich drücke mich am ohrenbetäubend hämmernden Diesel vorbei. Bamm! Die nächste schwere Tür knallt. „Flensburg-Weiche...“, ruft mir Sebastian, unser Lokführer, zu, als ich den Führerstand erreiche, „...dort steigt unser Lotse zu!“ Richtig. Für die letzten paar Kilometer nach Padborg braucht es den dänischen Eisenbahner neben uns. Dort werden wir unsere eilige Fracht, einen Schienenschleifzug, übergeben. Wir hatten diesen heute von Minden aus über die Nato-Bahn (Minden – Nienburg) und Hamburg, später die atemberaubende Rendsburger Hochbrücke erklimmend, bis in den hohen Norden gebracht. Alles läuft wie am Schnürchen!

Wenig später ist die Übergabe erledigt und wir fahren Lz zurück nach Flensburg in die Abstellung und damit dem Feierabend entgegen. Als wir irgendwann von der Lok steigen, hat sich die Dämmerung herangeschlichen. Und obwohl unser Lokführer im Rahmen des Abschlussdienstes seinen Gang um die Lokomotive bereits gemacht und sorgsam die Funktion der Sandfallrohre und den festen Sitz der Radreifen kotrolliert hatte, machen wir nun einen weiteren letzten und eigentümlich stillen Gang um unsere Lok. Da ist sie wieder spürbar, diese uralte Verbundenheit zwischen Mensch und Maschine. Dabei ist Sebastian Bauer keineswegs ein Lokführer vom alten Schlag: Kaum über zwanzig, kam er über die Ulmer Eisenbahnfreunde und die bekannte 01 1066 zur Eisenbahn. Den Weg als





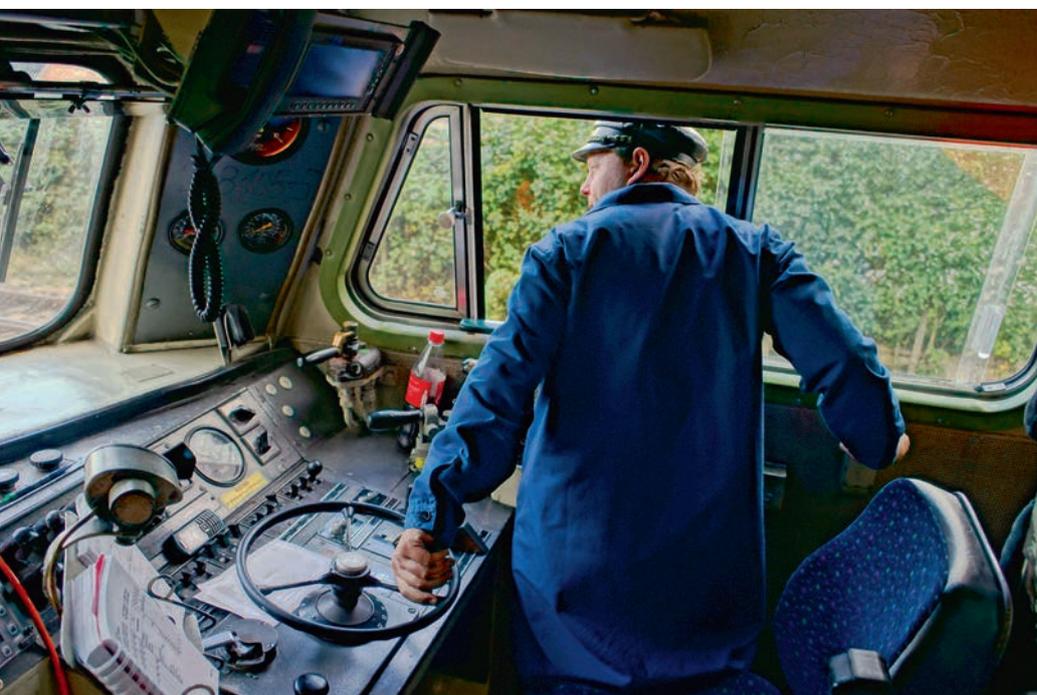
Die 218 105 der NeSA, die fünfte Vertreterin der ersten 218-Bauserie, in voller Schönheit. Mit diesem Farbleid beerbte sie noch zu ihrer DB AG-Zeit die bis dahin einzige rot-beige 218, 218 217. Zum Staunen der Eisenbahnfreude, die sich in dem Glauben wähten, alles sei möglich beim DB-Konzern, nur das nicht. War es aber.

Betriebseisenbahner beschritt er erst nachträglich mit der Ausbildung zum Lokführer bei der S-Bahn Stuttgart. Früh allerdings sah er sich nach einem Eisenbahnunternehmen um, das nicht nur in einer Metropole, sondern in ganz Deutschland unterwegs ist, so hatte er es eben auch auf der 01.10 kennen und schätzen gelernt.

Während unseres Rundganges fällt mein Blick auf das Eigentumsschild unserer Lok: NeSA, Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH und kurz darauf auf deren Loknummer: 218 105-5. Der Leser weiß, dass es sich hierbei um die der allerersten Serien-218 handelt, die heute die seinerzeit einzige rot-beige Bundesbahn-218 beerbt. Denn als die außergewöhnliche 218 217 irgendwann verkehrsröt wurde, war es die DB-Regio-Tochter Westfrankenbahn, die ihre „105“ im Rahmen einer HU geschickt zur rot-beigen Nachfolgerin machte.

Die NeSA nun, die sich einst aus den Eisenbahnfreunden Zollernbahn heraus gründete und bis heute deren Museumsbahnbetrieb führt, wuchs zu einem gesunden Unternehmen mit heute fast 20 Mitarbeitern heran, das sich vor allem für die Überführung von Schienenschleifzügen für SPENO International SA, Genf, und SCHWEERBAU, Stadthagen, etabliert hat.

Vor diesen schwerer werdenden Zügen auf immer längeren Relationen taten sich die beiden eigenen V 100 (211 041 und 213 335) bald schwer. Mit 218 105, die in Reichweite stationiert war und deren technischen Zustand man kannte, liebäugelte man deshalb schon länger. Im Mai 2016 dann gelang die Übernahme von DB-Regio, noch dazu mit gültigen Fristen bis April 2018. Nach eineinhalb Jahren im Dauerbetrieb ist klar, dass 218 105 sich den heutigen Herausforderungen ganz besonders gewachsen zeigt.



2800 PS und ein bisschen U-Boot-Feeling: Lokführer Sebastian Bauer überprüft die gewaltige MTU-Maschine im Rahmen des Abschlussdienstes (A1) nach mehreren hundert Kilometern Fahrt von Köln über Minden nach Padborg und wieder zurück nach Flensburg.

Nur kurz hatte man uns „in die Ecke“ gestellt; nach der Überholung geht es weiter: Eine Hand am Fahrshalter, die andere am Sifa-Knopf, den Blick bei der Anfahrt nach hinten zum Zug und dann nach vorne zum Fahrdienstleiter: Hierbei hat sich zu früher wenig verändert.



Die 90 Stundenkilometer sind fast erreicht – mehr lässt der Schienenschleifzug am Haken nicht zu. Manche Ausrüstung ist auf dem Führerstand gegenüber früher dazugekommen, die Sicherheitstechnik ist komplexer geworden. Anderes atmet den Geist „echten Fahrens“, wie es Lokführer auf Maschinen der V 160-Familie bisweilen ausdrücken: Handschaltrad, „Knochen“ und Anfahrtable gehören dazu.

So ist sie als Strecken-Diesellok dazu prädestiniert, abseits überlasteter Magistralen nicht elektrifizierte Nebenkorridore zu nutzen – ein wichtiger Vorteil! Außerdem können die Züge nicht elektrifizierten Abstellungen zugeführt werden. Die robuste Bauweise der ersten Bauserie, die auf Elektromechanik beruht, macht die Lok einfach in Betrieb und Unterhaltung; Instandsetzungskosten bleiben bei guter Ersatzteillage überschaubar. Übrigens betreiben NeSA und Eisenbahnfreunde Zollernbahn in Rottweil eine moderne Gemeinschaftswerkstatt, in der neben den vereinseigenen Wagen und 01 519 auch die Dieselfahrzeuge unterhalten werden. Die gute Zugänglichkeit der Maschinenkomponenten der 218 ist hier genauso von Vorteil wie die E-Heizung und die außergewöhnliche (historische) Lackierung für den Einsatz im Museumsbetrieb. Übrigens hat sich der befürchtete hohe Treibstoff-Mehrverbrauch nicht bewahrheitet, weil die Lok schnell ihre Geschwindigkeit erreicht und sich mit ihrem starken MTU-TB11-Tauschmotor (abgasoptimiert) vor schweren Zügen auf Steigungen leichter tut. Auf der anderen Seite verlangt die 218 die vorausschauende Fahrweise qualifizierten und technikinteressierten Personals. Dies fängt beim Gefühl fürs Getriebe an und hört beim komplexen

Über die Güterumgehungsbahn geht es auf Hamburger Gebiet immer weiter Richtung Norden. Die Eisenbahn in ihrer faszinierenden Schönheit.

Das klassische Gesicht der V 160-Familie, das uns allen so vertraut ist. 218 105 hat im April 2018 Fristablauf, soll aber zeitnah wieder in den Betrieb gehen, wunschgemäß im rot-beigen Lack.





Wenn V 200 oder V 160 einst den Bw neu zugeteilt worden waren, zeigte sich das Personal gerne stolz am Führerstandsfenster der modernen Maschinen. Bei den jungen Lokführern auf den heute alten und wieder viel beachteten Loks ist es ganz ähnlich.

Die Rendsburger Hochbrücke „in der ersten Reihe“ zu erklimmen, ist bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit ein kaum zu beschreibendes Erlebnis – hier in Fahrtrichtung Norden.

Zusammenspiel von Klotz- und hydraulischer Bremse kaum auf. Aber, apropos Zufriedenheit mit der 218: Die NeSA hat etwas Besonderes zu vermelden! Im Werk Bremen befindet sich der Neuzugang 218 155 (ebenfalls aus der ersten 218-Bauserie) in Aufarbeitung, der bald im altroten Neulack die Gleise unter die Hufe nehmen wird! 218 105 soll übrigens auch eine HU bekommen. Gut möglich, dass beide irgendwann die Letzten der Ersten sein werden. □

Zum Weiterlesen jetzt am Kiosk: das ultimative Kompendium zur 218 mit Specials zur 210 und 217!



DB FERNVERKEHR | AVG

Mit dem Klimazug nach Bonn

Klimeneutral reisten 250 geladene Gäste aus Politik und Wirtschaft am 4. November 2017 nach Bonn; dort tagte vom 6. – 17. November 2017 die 23. Weltklimakonferenz der UN (COP 23). Mit einer entsprechenden Sonderbeschriftung fuhr 402 012 als „Klimazug“ vom Berliner Hauptbahnhof zum neuen Haltepunkt UN-Campus in Bonn. Mit an Bord war neben Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks auch der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz. Mit der Aktion wollten die Initiatoren ein Zeichen setzen für die Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene. Effektiver Umweltschutz sei, so die Bahn, nur mit dem Schienenverkehr möglich.

Am 5. November fuhr ein Zweisystem-Stadtbahntriebwagen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) mit 100 geladene Gästen vom Karlsruher Hauptbahnhof aus ebenfalls nach Bonn. Die Fahrt fand in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Rahmen der fünften Auflage des „Deutschlandtags des Nahverkehrs“ statt. Die AVG und der VDV wollten damit auf die zahlreichen Vorzüge des in Karlsruhe erfundenen „TramTrain“-Modells aufmerksam machen, das in diesem Jahr seinen 25. Geburtstag feiert.



Am Nachmittag des 4. November 2017 passiert der als „Train to Bonn – Der Klimazug“ dekorierte 402 012 von DB Fernverkehr auf dem Weg von Berlin Hbf nach Bonn UN-Campus das rheinische Brühl.

FOTO: SVEN JONAS

Kurz vor der Abfahrt nach Bonn posieren (v. l.) Wolfgang Arnold (Vorsitzender des VDV Baden-Württemberg), Dr. Alexander Pischon (Geschäftsführer AVG), Ascan Egerer (technischer Geschäftsführer AVG), Dr. Frank Mentrup (Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe), Winfried Hermann (Verkehrsminister Baden-Württemberg) und Dr. Dieter Ludwig (ehemaliger AVG-Geschäftsführer und Begründer des „Karlsruher Modells“).

FOTO: AVG



ILZTALBAHN PASSAU – FREYUNG

Wenn ein Sturm zur Rettung wird ...

Schwere Unwetter haben im August 2017 Teile des Bayerischen Waldes verwüstet. In der Folge mussten in kurzer Zeit große Mengen Sturmholz aus den betroffenen Gebieten abtransportiert werden. So kam es auf der heute von einer gleichnamigen GmbH betriebenen Ilztalbahn von Passau nach Freyung zu einem unvorhergesehenen Güterverkehrs-Revival. Nach einem 25-jährigen Dornröschenschlaf diente die Strecke durch eine der schönsten Regionen des Bayerischen Waldes erstmals wieder dem Güterverkehr. Die seit langem angestrebte Wiederbelebung des Gütertransports auf der Strecke, für den die ehrenamtlich geführte Ilztalbahn GmbH in Eigenregie mehrere Brücken ertüchtigen ließ, scheiterte bislang an zahlreichen Ressentiments der Bayerischen Staatsforsten. Nun soll der wieder aufgenommene Holztransport mit der Verladung in Waldkirchen zunächst bis weit ins Jahr 2018 beibehalten werden. Neben der 212 242 der SVG kam bisher auch die D 04 der Länderbahn zum Einsatz.

Zu Anfang lief noch nicht alles rund: Mit fast dreistündiger Verspätung zieht 212 242 der SVG am 26. Oktober 2017 gegen Mittag die ersten fünf in Waldkirchen beladenen Holzwagen des Tages durch den ehemaligen Haltepunkt Neuhausmühle. Noch drei weitere Fahrten folgten an diesem Tag.

FOTO: ALEXANDER BAUER

