

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Dampflokopträt:
Württembergische T 5
Dioramenporträt:
Mitten durch den Hof
Gebäudebau:
Vom Lokschuppen
zum Sägewerk



Erfolgreiches 80er-Jahre-Projekt

City-Bahn

www.donnerbuechse.com

Onlineshop mit großem Neuwarensortiment

- ➔ **Tiefpreis-Angebote bis zu 50% reduziert**
- ➔ **Lokomotiven • Wagen • Startpackungen**
Neuware in: Z • N • TT • H0 • H0m • H0e • G
- ➔ **Verschleiß- und Ersatzteile**
- ➔ **Ihr TT Spezialist in NRW • Sondermodelle**
- ➔ **Elektrik • Decoder • Digitalzubehör**
- ➔ **Landschaftsbau-Artikel • Fertiggelände**
- ➔ **Modellbahn Print-Medien • DVD's**
- ➔ **Exklusiver Treue-Rabatt für Stammkunden**
- ➔ **Wöchentlich neue Aktionen im Onlineshop**

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

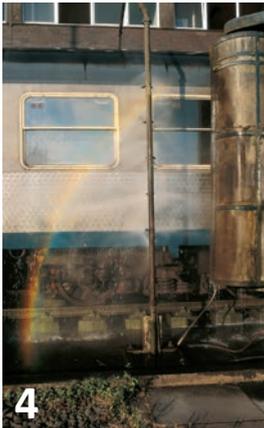
Öffnungszeiten ➔

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

*** Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr**

>>>> Montag: Ruhetag <<<<



4



12



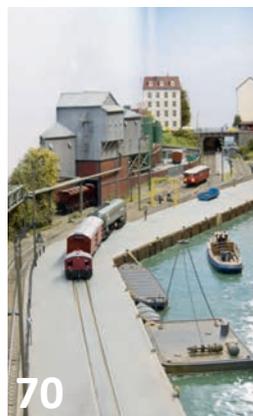
24



36



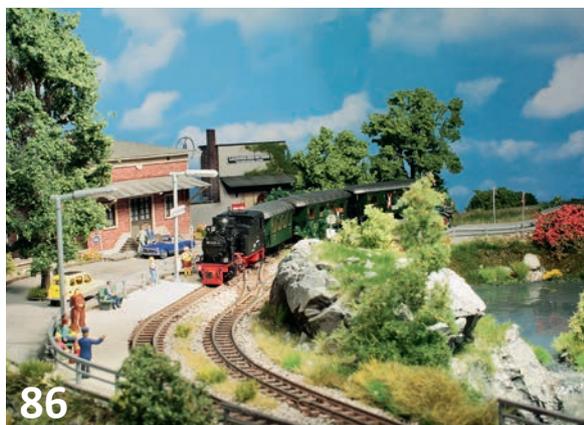
58



70



76



86

VORBILD

4 Impressionen

Die Regenbogenmacher

12 Erfolgreiches Projekt der 80er

City-Bahn

22 Bild des Monats

Verkehr(te) Welt

24 Württ. T 5 / Baureihe 75.0

Universelle Württembergerin

34 Momente

Können Sie sich das erklären?

36 Neue Serie: Nebenhauptstrecken

Folge 1: Die Ländchesbahn

47 Galerie

Bilder von Christoph Grimm

MODELL

58 12. Modellbauwettbewerb/Folge 15

Mitten durch den Hof

70 Eine Rangieranlage

Nahe am Wasser

75 13. Modellbauwettbewerb

Der Startschuss

76 Gebäudebau

Vom Lokschuppen zum Sägewerk

86 Die neue „Gebele“, Teil 2

Wie richtig – nur schmaler

92 Emmanuel Nouaillier

Nur so ein Karren

RUBRIKEN

8 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Aus der Modellbahn-Szene

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum



Links:

Die Kleinlok 332 219 war zusammen mit ihrem Schutzwagen 61234-1 an der Wagenwaschanlage in Wiesbaden Hbf tätig und „strahlte“ natürlich selbst frisch aus der Wäsche.

Rechte Seite:

Bei jedem Reinigungsdurchlauf produzierte der feine Sprühnebel des Waschwassers miniaturisierte Regenbogen, die sich bei Sonneneinstrahlung und entsprechendem Blickwinkel zu einem kleinen Schauspiel entfalteten.

Unten:

Die Stirnseiten der Wagen waren von den Reinigungsbürsten nicht erreichbar und wurden mit langstieligen Waschbesen händisch gereinigt.

Die Regenbogen-Macher von Wiesbaden Hbf

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Eigentlich klar, dass eine Wagenwaschanlage nur in Wiesbaden stehen konnte, stehen die beiden letzten Silben des Ortsnamens doch für einen Reinigungsvorgang! Doch die künstlichen Regenbogen, welche die Wasserdüsen rund um die in Schrittgeschwindigkeit bewegten Waggons erzeugten, sind hier längst Vergangenheit – heute befindet sich die nächste und einzige Waschanlage in der Rhein-Main-Region in Frankfurt-Höchst und reinigt seit der Jahrtausendwende vom ICE bis zur S-Bahn alles, was sich an „Fensterzügen“ auf der Schiene bewegt. Die größeren Bahnhöfe von Darmstadt, Mainz oder Worms hatten diese wichtige Infrastruktur schon vor Wiesbaden verloren, was dazu führte, dass einige Wagengarnituren, die aus Umlaufgründen normalerweise nicht in die hessische Landeshauptstadt kamen, als Leerreisezüge beispielsweise von Frankfurt oder Darmstadt extra zum Waschen nach Wiesbaden







Oben:

Trittstufen, der Bereich um Zuglaufschilder und andere verwinkelte Ecken wurden der individuellen Reinigung mit dem Wasserbesen unterzogen.

Links außen:

Der luftige Bedienstand für die Waschanlage und – hinter den Wagen – das Verwaltungsgebäude des ehemaligen Wiesbadener Bahnbetriebswerks.

Links innen:

Auch S-Bahnen kamen unter die (seitliche) Dusche. Ein paar von ihnen befanden sich immer in der Zwischenabstellung und haben bei Bedarf die Waschanlage aufgesucht.

Rechts oben:

Widriges Regenwetter bei strahlendem Sonnenschein – noch bis Ende der Neunzigerjahre keine Zauberei, sondern werktägliche Aufgabe der verbliebenen Eisenbahner im Bww Wiesbaden.

und zurück gefahren wurden – sozusagen eine teure und personalintensive „Fernwäsche“!

Die Wagenwaschanlage war der letzte Betriebszweig, der dem Bahnbetriebswerk Wiesbaden noch ein wenig Leben einhauchte, denn Ende September 1981 wurde das Bw geschlossen, die letzten Klein-

loks an die Bahnbetriebswerke Frankfurt (M) 2 sowie Darmstadt abgegeben und Wiesbaden als Außenstelle an das Bw Mainz-Bischofsheim angegliedert. Doch das Wagenwerk (Bww) in Wiesbaden konnte sich noch bis Mitte 1995 halten, danach wurden die verbliebenen und jetzt erstmals in Wiesbaden beheimateten Wa-



gen zu den Bwv Darmstadt und Koblenz abgegeben. Doch wie ein kleines Wunder blieb die Wagenwaschanlage noch bis Ende der Neunzigerjahre in Betrieb, bevor auch hier bis heute der Wildwuchs und Rost einsetzte und die Anlagen zwischen dem „Flaschenhals“ der Wiesbadener Ein- und Ausfahrleise zu einem verwunschenen Niemandsland geworden sind.

Außer ICE- und IC-Garnituren wurde in der Wagenwaschanlage am ehemaligen Bahnbetriebswerk Wiesbaden im werktäglichen Schichtbetrieb zwischen 6.00 und 22.00 Uhr von der S-Bahn bis zum 628 alles gereinigt, nur bei Außentemperaturen unter minus ein Grad ruhte der Betrieb. Umweltauflagen der Stadt Wiesbaden schrieben strenge Grenzwerte für die Abwasserqualität vor, deren Einhaltung die DB genau überwachen musste. Vier große Reinigungsbürsten dienten dem „Hauptwaschgang“; währenddessen übernahmen zwei Arbeiter mit langstieligen Wasserbesen die „Feinwäsche“ an der mit Schrittgeschwindigkeit durchlaufenden Wagengarnitur. Gegen leidige Graffiti waren sie allerdings machtlos, die wurden quasi zur klammheimlichen Freude ihrer Erzeuger auch noch mitgereinigt.

Die Fotos, die alle zwischen dem 11. und dem 13. August 1997 entstanden, zeigen die Eisenbahner Baghdad Mahmoudi, Ahmed Ouali, Yabari und die neurote „Waschklok“ 332 219 bei ihrer nassen Arbeit. Die Kleinlok war für die mehr oder weniger gemächliche „Traktion“ zuständig und besorgte den Verschub der Garnituren durch die Waschanlage sowie von und zu den Abstell- oder Bahnsteiggleisen. Ihr stets beige stellt war der Wiesbadener Bahnhofswagen 61234-1 als Zwischenwagen, der natürlich den obligatorischen und herabsetzenden Zusatz „Wagen darf nicht in Züge eingestellt werden“ trug.

Und so kam es, dass des Öfteren bei strahlend blauem Himmel ein triefend nasser Zug an einem der Wiesbadener Bahnsteige bereitgestellt wurde und so mancher Reisender zunächst keine Erklärung für dieses Phänomen hatte. Fuhr sein Zug dann aus dem Bahnhof hinaus und kurz darauf an der Wagenwaschanlage vorbei, wo sich zwischen rotierenden Reinigungsbürsten und tapferen Wagenwänden sogar kleine Regenbogen erstreckten, war das Rätsel schnell gelöst. War das nicht eine saubere Sache? □

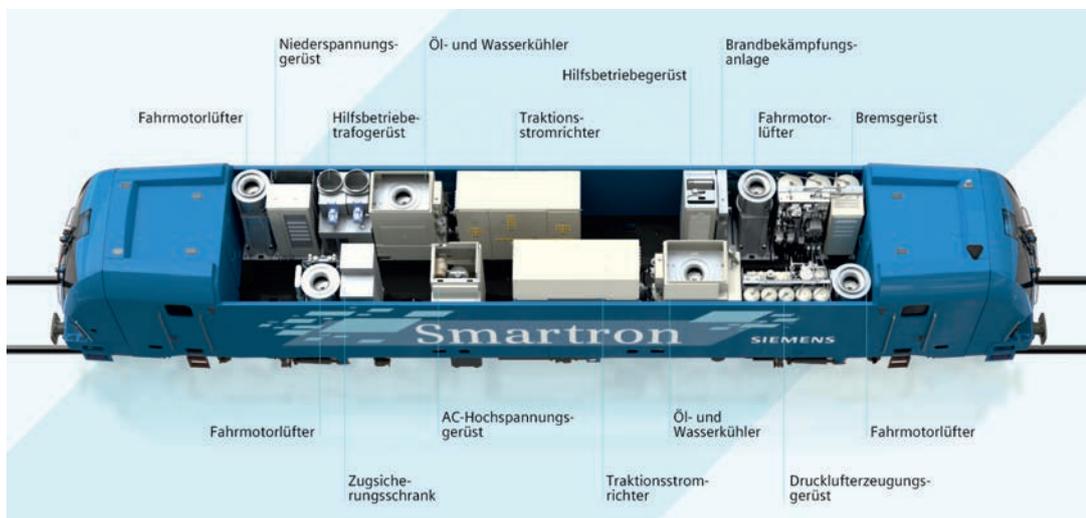


Baghdad Mahmoudi prüft die Waschwedel an der großen vertikalen „Bürste“, während wenig später Zeit für einen kleinen Plausch mit dem Kollegen ist.

SIEMENS SMARTRON

Die Deutschland-Lok

Siemens hat seine Produktfamilie um ein neues Modell auf Basis der erfolgreichen Vectron-Plattform erweitert. Äußerlich gleicht der Smartron den bekannten Vectron-Loks, er wird jedoch nicht auf Kundenwunsch konfiguriert, sondern nur in einer für den Güterverkehr in Deutschland optimierten Version offeriert. Die Lok kann so besonders preisgünstig angeboten werden. Der neue Loktyp verfügt über eine Leistung von 5600 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einem Gewicht von 83 Tonnen. Die Loks sind ab Werk mit dem Zugsicherungssystem PZB/LZB ausgerüstet und nur in Deutschland zugelassen. Die ersten Auslieferungen sollen ab Ende 2018 erfolgen.



Der neue Smartron von Siemens ist als Standardloktyp für den Güterverkehr innerhalb Deutschlands konzipiert. Am 24. März 2018 konnte der als 192 001 bezeichnete Prototyp des neuen Hoffnungsträgers gemeinsam mit I-Dispo-Vectron 191 023 auf dem Weg nach Dessau in Remschütz beobachtet werden. FOTO: ALEXANDER HERTEL, GRAFIK: SIEMENS AG

HÖLLENTALBAHN (KBS 727)

Bereit für die S-Bahn

Derzeit laufen im Schwarzwald die Vorbereitungen für das Projekt Breisgau-S-Bahn, in dessen Rahmen ab 2019 moderne E-Triebzüge im engen Takt die wichtigsten Schwarzwaldzentren miteinander verbinden sollen. Aufgrund der notwendigen Ertüchtigungsarbeiten ruht von Anfang März bis Oktober 2018 der Betrieb auf dem westlichen Teil der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Tittisee. Im Mai 2018 beginnen die Arbeiten im bislang nicht elektrifizierten Streckenteil bis Donaueschingen. Neben der Elektrifizierung erhält die Strecke neue Sicherheitstechnik.

Eine Sonderfahrt der Eisenbahnfreunde Zollernbahn am 25. März 2018 bot eine der letzten Gelegenheiten, den ursprünglichen Charme der hinteren Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen zu erleben. Auf halbem Weg nach Neustadt verlässt 01 519 den Dögginger Tunnel. FOTO: HENDRIK FLATH



RDC AUTOZUG SYLT

Vectron nach Westerland

Seit 2016 macht die Eisenbahnbetriebsgesellschaft RDC mit ihrem Autozug Sylt dem etablierten Sylt Shuttle der DB AG Konkurrenz. Zum Fahrplanwechsel 2017/18 hat die Autozug Sylt GmbH, hinter der mit der RDC eine erfahrene US-amerikanische Eisenbahnbetriebsgesellschaft steht, ihr Angebot deutlich ausgebaut. Parallel hat man den Kauf zweier neuer Diesellokomotiven des Typs Vectron DE bei Siemens bekannt gegeben. Sie sollen langfristig die bisher eingesetzten Mietloks des Typs MaK ME 26 ersetzen. Schon seit Jahreswechsel kann die erste auf den Namen „Debbie“ getaufte Lok (247 908) vor den blauen Autozügen zwischen Niebüll und Westerland beobachtet werden. Die zweite Lok soll im Juni folgen.

Am 06. April 2018 ist 247 908 mit einem Autozug nach Niebüll auf dem Hindenburgdamm kurz vor Klanxbüll zu sehen. FOTO: BERND PIPLACK



NATIONAL EXPRESS

E 10 als Talent 2-Ersatz

Seit dem Zugunglück in Meerbusch-Osterrath am 5. Dezember 2017 mit mehr als 40 Verletzten muss National Express Rail weiter auf die zwei beschädigten Talent 2-Triebzüge (442 361 und 374) verzichten. Ersatzweise verkehrt nun seit 29. Januar 2018 mehrmals täglich auf der Linie RB 48 (Rhein-Wupper-Bahn) zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln Hbf/Bonn Hbf eine klassische Bundesbahn-Garnitur aus n-Wagen samt Karlsruher, bespannt mit 110 469 der TRI. Die Fahrzeiten sind unter nationalexpress.de abrufbar.

Die TRI-110 469 mit RB 24429, aufgenommen am 06. April 2018 bei der Ausfahrt aus Wuppertal Hbf. FOTO: RALF HÄNDELER



– ANZEIGE –

Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.

**Dazu brauchen wir
die Besten!**

**Triebfahrzeugführer // Lokrangierführer //
Disponenten/Betriebsplaner // Wagenmeister**

Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

Wir verbinden Bayern.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) hat ihre Flotte im April um eine weitere Lok der DB-Baureihe 151 erweitert. Im Gegensatz zu den Schwestermaschinen hat die neue EGP-Lok 151 139 ein revidiertes Farbschema erhalten, das mit schwarzer Bauchbinde samt Zierstreifen entfernt an das grüne Farbschema der Bundesbahn erinnert.

Hier ist die Lok am 6. April 2018 in Saarmund vor einem Leerzementzug aus Berlin zu sehen.

FOTO: NORMAN GOTTBERG



Im März 2018 fanden auf der linken Rheinstraße zwischen Bingen und Gau-Algesheim Gleisbauarbeiten statt. Mit den beiden Wiebe-Loks 216 032 und 211 045 leisteten am 26. März gleich zwei DB-Dieselveteraninnen Bauzugdienst. Zwar wurde der Zugverkehr während der Arbeiten größtenteils über die rechte Rheinstrecke umgeleitet, einzelne Züge verkehrten dennoch weiter auf der linken Rheinstraße, wie 120 101 mit ihrem IC im Hintergrund beweist. Derweil drückten die beiden Wiebe-Loks langsam ihren Schnellumbauzug auf dem Richtungsgleis nach Mainz.

FOTO: ELIAS WINGENFELD

Die Traxx 3-Flotte der HSL Logistik aus Hamburg ist um ein weiteres Exemplar angewachsen. Am 2. März 2018 stieß 187 538 zum Fuhrpark der Hamburger. Schon wenig später war die nagelneue Lok auf der KBS 380 zwischen Bremen und Hannover zu sehen. Die jüngst im Rahmen einer Grünschnitt-Aktion freigelegte Kurve bei Baden (Achim) bot der Lok mit ihrem Getreidezug am 8. April 2018 eine geeignete Bühne.

FOTO: YANNICK KRUSE

