

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Februar 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

HISTORIE

75 Jahre »Fliegende Züge«

ANLAGENPORTRÄT

Dampflok - Idyll Kreuzberg

ANLAGENGESTALTUNG

Laubbäume im Winter

WAGENPORTRÄT

DB - Umbauwagen, Teil 2



VORBILD & MODELL

Die Dicke und der Gelbe DB-95 und Turmtriebwagen



(Füllseite)



Historie: 75 Jahre SVT ➔ 16



Erinnerungen: Lokalbahnwinter ➔ 38



Anlagenporträt: DampfloK-Idyll Kreuzberg ➔ 60



Anlagengestaltung: Laubbäume im Winter ➔ 90

VORBILD

Bilder des Monats

17 »Tauri« ...	4
Neue »Alex«-Flotte	6
Bald ausgedieselt ...	8

Kurz-Gekuppelt

Neues vom Vorbild	12
-------------------	----

Historie: 75 Jahre SVT

Fliegende Züge	16
----------------	----

Moderne Bahn: CBRail Baureihe 285

Noch eine TRAXX-Variante	28
--------------------------	----

Erinnerungen: Lokalbahnwinter

Oberpfalz anno 1984	38
---------------------	----

Wagenporträt: DB-Umbauwagen, Teil 2

Das dritte Leben	42
------------------	----

VORBILD & MODELL

Baureihe 95

Vorbild: Endstation Laufach	30
Fleischmann-Modell: Dicke in Drittauflage	36

Baureihe 701

Vorbild: Uerdinger aus Donauwörth	48
Märklin-Modell: Das Technikpaket	50

MODELL

Neuheiten des Monats

ÖBB-BR93 von Roco und Liliput, Fernsehturm von Fallner, Class-66 von Aristo und vieles mehr	52
---	----

Anlagenporträt: DampfloK-Idyll Kreuzberg

Prozession bei Fuchs und Has'	60
-------------------------------	----

9. Wettbewerb, Folge 7

Wiesen in Graubünden	70
----------------------	----

Anlagengestaltung: Schienen im Pflaster, Folge 5

Hart wie Schaum	76
-----------------	----

Digital: Bachmann-Zentrale Dynamis

Klein, stark, schwarz	88
-----------------------	----

Anlagengestaltung: Laubbäume im Winter

Kein Frust mit Frost	90
----------------------	----

Anlagenbau-Serie: Kleines Raumwunder, Folge 6

Binsen, Büschel, Bubenstreiche	96
--------------------------------	----

Digital: Hornby-Zentrale Select

Return to sender	100
------------------	-----

RUBRIKEN

Forum	10
Bahn & Medien	101
Fachhändler-Adressen	102
Sonderfahrten und Veranstaltungen	105
Auktionen, Börsen, Märkte	106
Mini-Markt	107
Bestellscheine	112
Vorschau & Impressum	116



17 »Tauri« ...

... sollen es werden, die für die Fußball-Europameisterschaft 2008 in Österreich und der Schweiz werben. Für jede Nationalmannschaft, die sich zur Teilnahme qualifiziert hat, wird eine Lok mit den jeweiligen Landesfarben versehen. Am Tag der Gruppenauslosung wurde der 17. »Taurus« mit den Farben aller teilnehmenden Länder präsentiert. Foto: GERALD KOWARIK



Neue »Alex«-Flotte

Für den „neuen Alex“ erhielt Arriva von Siemens vier neue E- und elf neue Dieselloks. Der Weg der Züge von Hof über Regensburg nach München und weiter über Immenstadt nach Oberstdorf bzw. Lindau ist mit mehrmaligen Richtungswechseln verbunden. Nördlich Regensburg wird mit Diesel gefahren, beim Kopfmachen dort auf E-Traktion umgespannt. In München erfolgt ein erneuter Lokwechsel, wieder auf eine Dieselmachine, die den Zug dann nach Immenstadt bringt. Ein Zugteil fährt ab hier nach Lindau, der andere zum Endbahnhof Oberstdorf. In Gegenrichtung läuft das Spiel dann in umgekehrter Reihenfolge ab. Foto: SIEMENS TS









Bald ausgedieselt ...

... hat es sich nun wohl vor den Fernzügen zwischen München und Lindau. Nachdem die Elektrifizierung der Route von Geltendorf über Buchloe, Memmingen und Hergatz nach Lindau schon seit Jahren immer wieder im Gespräch war, stellen DB, Bund und der Freistaat Bayern nun die nötigen Gelder bereit. Auch aus der Schweiz soll es finanzielle Unterstützung für das Vorhaben geben. Bis Geltendorf, wo der Münchner S-Bahn-Verkehr endet, ist die Strecke bereits seit Jahrzehnten elektrifiziert. Während künftig also die derzeit in Hergatz noch fast wie eine abzweigende Nebenbahn wirkende eingleisige Verbindung den Reisezugverkehr München–Schweiz attraktiver und schneller machen soll, bleibt der von hier aus Richtung Oberstaufen–Immenstadt–Kempten führenden zweigleisigen Allgäubahn wohl nur noch ein Dornröschenschlaf ... Foto: FELIX LÖFFELHOLZ

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 1/2008

Ihrer Zeit weit voraus

Ein schöner Artikel über eine Lokomotivbaureihe, der mehr Erfolg zu wünschen gewesen wäre. Das Lieferjahr der Maschinen gibt auch schon gleich den Hinweis, warum der konstruktiv richtungsweisende Ansatz mit dem BoBo-Antrieb für weitere fast eineinhalb Dekaden nicht weiterverfolgt werden konnte: Im Jahr 1915 begann sich auch in Deutschland die Erkenntnis durchzusetzen, dass der Krieg (der Erste Weltkrieg) nicht einfach so wie ein Sommerspaziergang zu gewinnen sei und dass vermehrte Anstrengungen in die Kriegswirtschaft und nicht in solche „high-tech“-Erzeugnisse, wie sie die EG 4 x 1/1 damals war, zu stecken seien. Und nach dem Krieg hatte ganz Deutschland andere Sorgen, als sich um die Lokomotiven einiger unwichtiger oberbayerischer Nebenstrecken Gedanken zu machen. So sorgten vor allem die USA für den Fortschritt in Sachen Ellok und Einzelachsantrieb, bis die Deutsche Reichsbahn Ende der 1920er wieder technischen Anschluss fand. Dass dies eine gehörige Portion „Inspiration“ von jenseits des Meeres erforderte, heute würde man wohl von Industriespionage sprechen, dürfte damals natürlich nicht laut gesagt werden. Eine kleine Korrektur zum Artikel muss ich noch loswerden. Es heißt dort, dass wegen der Schleuderneigung „... alsbald eine Sandstreuereinrichtung nachgerüstet ...“ wurde. Es könnte der falsche Eindruck entstehen, die Loks seien ohne Sandungseinrichtung geliefert worden. Ab Werk hatten die EG 4 x 1/1 Sandstreuereinrichtungen für die mittleren Achsen. Nachgerüstet wurden die Einrichtungen für die äußeren Achsen, da die in Fahrtrichtung vorderen Radsätze beim Anfahren entlastet werden.

Peter Mahla, per e-Mail



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 12/2007

Nicht nur für Funkfernsteuerungen

Bei den Servos wurde die analoge Ansteuerung von Conrad nicht erwähnt. Vielleicht sollte in einer weiteren Folge der Servoeinsatz generell auf der Modellbahn mal vorgestellt werden. Ich baue z.B. derzeit eine Lokschuppen-Tor-Steuerung damit auf – Fertigstellung hoffentlich bis Ostern ... Ich bin Fahrbahner – meine Anlage wurde im Jahr 2000 oder 2001 in der Miba vorgestellt. Dort ist auch mein Klein-Bw zu sehen, dessen Lokschuppen (der schöne Fränkische von Kibri) mit

den motorisierten Toren ausgestattet werden soll. Der erste Versuch mit Viessmann-Antrieben hat zwar vom Prinzip her funktioniert, nur gingen die Tore nicht weit genug auf. Der Stellweg hat zwar trigonometrisch gereicht, aber die Toleranzen waren zu groß. Jetzt warte ich auf Weihnachten, dann probier ich's mit den Servos aus.

Klaus Wagner, per e-Mail

Antwort d. Red.:

Schwerpunkt des Artikels waren digitale Servosteuerungen für die Modellbahn. Natürlich gilt das dort grundsätzlich zur Servotechnik Gesagte auch für analoge Elektroniken. Den Wunsch mit den Lokschuppentoren haben wir vernommen. Allerdings erhielten wir noch viele weitere Vorschläge für Modellszenen, in die sich mit Servos Bewegung bringen lässt.

Neue Nummern braucht das Land

Organisation und Durchführung der Umnummerung oblag der Zentralstelle für den Werkstattendienst (ZW) der DB. Ungewöhnlicherweise kommunizierte diese direkt mit allen an der Umnummerung beteiligten Dienststellen: OBL West und OBL Süd, Bundesbahndirektionen, Maschinenämter, Einzel-Bw, alle AW, Hauptwagenamt, Zentralstelle für Datenverarbeitung. Auftragsgemäß waren die neuen, kleinen Innenschilder für den Führerstand bereits zum 30. November 1967 anzubringen, und zwar nur durch die Heimat-Betriebswerke. Die Außen-Umnummerung oblag den AW bei Lokomotiven, die sich zum Stichtag 1. Januar 1968 in Ausbesserung befanden, und sonst allen Heimat-Betriebswerken. Diese erhielten im Dezember ausreichend viele Folien. Die selbstklebenden Folien hatten eine Größe von H = 18, B = 10 cm, die darauf gedruckten Ziffern von 13 cm. Leerstellen waren H = 18, B = 2 cm groß. Die Folien wurden hergestellt in den Grundfarben schwarz, grün, blau, rot. Die Schriftfarbe war grau-beige. Am 17. Oktober 1967 gab die ZW ein detailliertes Anweisungsblatt zur Anbringung der Innenschilder und Foliennummern heraus, das alle aus-



TECHNIKE • SERVO-WECHSELANTRIEBE
Nicht nur für Funkfernsteuerungen
Servos. Viele haben davon gehört, jedoch haben sich nur wenige Modellbauern mit dem Thema beschäftigt. Das ist ein Fehler, denn Servos sind heute ein unverzichtbares Bauteil für viele Modelle.

führenden Dienststellen erhielten. Mit den Folien war im allgemeinen bei Lokomotiven mit gemalten Anschriften die Nummern zu überkleben, so dass sie völlig überdeckt waren. Die Bw und AW hatten zu entscheiden, welche Folienfarben zu benutzen waren. Z.B. bei den Neubau-Elloks versetzte man grundsätzlich die Nummer vom Kasten an den schwarzen Rahmen. Jedem „Umnummerer“ war es überlassen, die Schraubenlöcher der alten Lokschilder entweder zuzuspachteln und zu überstreichen oder provisorisch mit Blindschrauben zu verschließen. Die Folien-Umzeichnung war ausdrücklich als Provisorium bestimmt. Die endgültige Spritzfarb-Umzeichnung sollten beim nächsten AW-Aufenthalt erfolgen. Die Folienumzeichnung erfolgte übrigens in gleicher Weise am 1. Januar 1992 bei den DR-Loks. Ich habe selbst am 2. Januar 1968 im Bw Münster die Umzeichnung der V 100 1001 und V 60 1161 beobachtet und einige Folien geschenkt bekommen. Sie wurden jedenfalls nicht „um 1969“, sondern im allgemeinen im Laufe des Jahres 1968 angebracht. Ausreißer und Vergessene gab es natürlich. Z.B. fuhren einzelne V 36 und V 45 noch Ende 1968 mit alten Num-