

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

Januar 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

ZUGPORTRÄT

Abschied vom »Alpenland«

ERINNERUNGEN

Winterdampf im Erzgebirge

VORBILD & MODELL

Ellok - Oldie E 73

ANLAGENPORTRÄT

Zauberwinter

THEMA DES MONATS

Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn



4 190753 907407

01

(Füllseite)



DB - Umbauwgen: Auf altem Eisen gebaut ➔ 16



Zugporträt: Abschied vom IC »Alpenland« ➔ 44



Vorbild & Modell: E 7301 und 02 ➔ 50



Anlagenbau: Straßen, Blätter, Bäume ➔ 88

VORBILD

Bilder des Monats
 Arbeitseinsatz anno 1951 4
 »Krokodil« auf Reisen 6
 Ein letzter Winter ... 8

Kurz-Gekuppelt
 Neues vom Vorbild 12

Thema des Monats: DB-Umbauwgen
 Auf altem Eisen gebaut 16

Erinnerungen
 Winterdampf im Erzgebirge 28

Moderne Bahn: Lötschberg-Basistunnel
 Mit Tempo 250 durch die Alpen 32

Bundesbahn-Historie: Klingensteiner/Ebner, Teil 2
 Fahrdraht erobert das Land 34

Bahn aktuell
 FLIRT – die neue Baureihe 427 42

Zugporträt
 Abschied vom »Alpenland« 44

VORBILD & MODELL

E 7301 und 02
 Ihrer Zeit weit voraus 50
 Brawas Handliche 54

MODELL

Neuheiten des Monats
 Eilzugwagen in N von Fleischmann, RAm von Railtop, BR01 von Roco überarbeitet, Einheits-Nebenbahnwagen von Brawa und vieles mehr 56

Anlagenporträt
 Zauberwinter 64

9. Wettbewerb, Folge 6
 Holz und Wein 72

Anlagengestaltung: Schienen im Pflaster, Folge 4
 Wandwerbung Strich für Strich 78

Neuer Bausatz: Gartenhaus aus Holz
 Wie vom Obi 82

Neuer Bausatz: Andreaskreuze alter Bauart
 Kreuze mit Knick 83

Fahrzeugbau: Märklin-Veteran verfeinert
 Alter Wagen in neuem Glanz 84

Anlagenbau-Serie: Kleines Raumwunder, Folge 5
 Straßen, Blätter, Nadelbäume 88

Anlagentechnik: Gleisbildstellpult von Uhlenbrock
 Stellen wie beim Vorbild 94

RUBRIKEN

Forum 10
 Bahn & Medien 96
 Fachhändler-Adressen 98
 Sonderfahrten und Veranstaltungen 101
 Auktionen, Börsen, Märkte 103
 Mini-Markt 104
 Bestellscheine 110
 Vorschau & Impressum 114





Arbeitseinsatz anno 1951

Was heute selbstverständlich von Maschinen erledigt wird, war in den 1950er Jahren noch harte Handarbeit: Schneeräumen bei eisigen Temperaturen im Münchner Hauptbahnhof. Ganz neu war zu jener Zeit die 23004, die gerade einen Zug aus Kempten (Allgäu) gebracht hat. FOTO: DB (PICHLER) / SLG. BRINKER



1189.09

82
81 C89
470 R 045-1



»Krokodil« auf Reisen

Die 1110.522 der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (ÖGEG) hatte am 12. November 2007 einen eigenwilligen Transport von Wolfurt bei Bregenz nach Ampflwang in Oberösterreich zu absolvieren. Im Schlepp war ein kurzer Zug aus drei Wagen der Gattung Smms, auf die das in seine Hauptbaugruppen zerlegte »Arlberg-Krokodil« 1189.09 aufgeschnallt war. 1189.09 wurde 1979 von der ÖBB ausgemustert und in Wolfurt als Denkmal aufgestellt. Dort setzte die Witterung der Maschine so sehr zu, dass sie nicht einmal mehr rollfähig war. Die ÖGEG, in deren Verantwortung die alte Ellok zwischenzeitlich übergegangen ist, will sie nun zumindest äußerlich aufarbeiten lassen. Foto: HELMUTH LAMPEITL



Ein letzter Winter ...

... für die Vorserienfahrzeuge der Baureihe 628.1? Zumindest war vorgesehen, die Triebwagen 628101 bis 103 zum Fahrplanwechsel 2007/08 aus dem Plandienst zu nehmen und die Relation Kempten–Reutte in Tirol in Zukunft von modernen Desiros (DBAG-Baureihe 642) und den Serien-628ern bedienen zu lassen. Allerdings haben sich die kantigen Triebwagen aus den frühen 1980er Jahren schon einmal als „Überlebenskünstler“ erwiesen, als die moderne Ablösung technische Probleme bereitete ... (Aufnahme vom 17. November 2007.)

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 12/2007

Dampflokbastion ...

Schön, dass Sie sich auch der weniger bekannten großen Dampf-Bw der frühen 70er-Jahre annehmen. Ergänzend hätte ich mir eine Luftbildaufnahme gewünscht, so etwas finde ich immer besonders spannend. Vielleicht bei der nächsten Bw-Vorstellung daran denken. Erfreulich auch, dass Sie dem Heft einen halbwegs zum Thema passenden Film beigelegt haben. Allerdings ist die Platzierung der DVD auf dem Inhaltsverzeichnis äußerst ungeschickt. Es besteht immer die Gefahr, die Seite zu zerreißen, wenn man die Scheibe herausnehmen will. Es gibt Zeitschriften aus anderen Branchen, bei denen CDs in den Rücken mit eingebunden werden.



Karsten Winter, per e-Mail

Neue Nummern braucht das Land

Im AW München-Freimann wurden die neuen Nummern zunächst mit Anstrichlack sowohl für alte Nitro-Lacke als auch für PUR (neuer DB-Lack bei Lok-Neuanstrichen) gespritzt und von Hand nachgebessert. Die Zahlen waren in einer entsprechenden Schablonen-Haltevorrichtung vormontiert. Etwa 1969 kamen die ersten Klebefolien auf, siehe das Bild der 221 101 auf Seite 20. Es wurde schnell klar: Die Folien waren nicht „Waschmaschinen“-fest. Immerhin war gewährleistet, dass sie einigermaßen vernünftig angebracht werden konnten. Schnell hatte die Industrie dann neue, einfachere und wirkungsvolle Klebeziffern entwickelt, die auch gut in der Haltbarkeit an der Lok waren. Da zu der Umnummerungszeit noch in jedem Bw Maler waren (inzwischen gibt es wieder welche!), hatten die Bw die Aufgabe, Schilder (Blechtefeln) für Dampfloks selbst anzufertigen. Eingesetzt wurden hierfür auch Lehrlinge. Natürlich gab es auch Siebdrucke, wenn die entsprechende Schilderwerkstätte (z.B. im AW München-Neuaubing) für so etwas Zeit hatte. Die Dampfloks mussten Schilder bekommen, weil die Flächen so verunreinigt waren, dass Folien nicht gehalten hätten. Betrachtet man die Schilder der 050450 und 001 181 (selbe Seite), dann sieht man, dass hier verschiedene „Künstler“ am Werke waren. Die Befestigungen und die Ziffernabstände unterscheiden sich beispielsweise! Übrigens besaßen die Vorserien-E 03 an den Stirnseiten auch nach der Umzeichnung weiterhin Schilder, weil diese die Ansaugkanäle für die Führerstandsbelüftung abdeckten.

Hans Dieter Andreas, München

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 11/2007

Modell-Neuheiten

Mit Erstaunen habe ich den Neuheiten-Bericht ... über den Ostende-Wien-Express von Rivarossi gelesen. Dessen vier Schlafwagen seien ebenfalls in der 1932 eingeführten zweifarbigen Lackierung Blau/Elfenbein gehalten. Zweifarbige CIWL-Stahl-Schlafwagen? Es ist doch nicht schon wieder 1. April! Noch nie wurden zweifarbige CIWL-Stahl-Schlafwagen gesichtet! ... Es ist schade, dass nach dem recht gelungenen (wenn auch nicht in allen Details korrekten) Simplon-Orient-Express im Vorjahr, Hornby in diesem Jahr die immer noch schönen Rivarossi-CIWL-Wagen durch eine falsche Fantasie-Farbgebung verhunzt. Erinnerungen an die legendären Farb- und Beschriftung-Happenings von Lima (alt) werden wach. Im übersättigten deutschen Markt besteht nach meiner Einschätzung kein Bedarf an teuren Phantasie-Modellen, und ich habe Zweifel, ob es Hornby auf diese Weise gelingen wird, hier Fuß zu fassen. Dennoch wünsche ich Hornby auch hier Erfolg, denn die bisher von mir gekauften, ausschließlich weitgehend korrekten Modelle sind sauber verarbeitet (und lobenswerterweise auch fertig zugestrichelt).

Der Speisewagen des Ostende-Wien-Express müsste wohl auch einfarbig blau sein, sofern es nicht ein Pullman-Salonwagen mit Küche ist. Pullman-Wagen waren von Anfang an (d.h. 1926) zweifarbig, teils blau-cremegelb, teils kastanienbraun-cremegelb. In dem im Bericht genannten Jahr 1932 wurden lediglich die kastanienbraun-cremegelben Pullman-Wagen (und nur diese!) ebenfalls in Blau/Cremegelb umlackiert, die Stahl-Schlafwagen und -Speisewagen blieben unverändert einfarbig blau. Beim Rivarossi-Wagen-Set haben also nur der blaue Packwagen sowie der zusätzliche Kurswagen eine korrekte Farbgebung, die anderen fünf Wagen sind Fantasie.

Peter Rembold, Mannheim



EJ 12/2007, „Münchner Kindl“

Beim mittleren Foto auf Seite 48 wurde der falsche Bildtext gedruckt. Gezeigt wird der ET 11 01 als Messfahrzeug in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre in München. Foto: Sammlung Obermayer.

EJ 11/2007, „Durchbruch mit der zweiten Serie“

Der Bildautor des dritten Fotos von oben auf Seite 41 ist Marcus Niedt.

EJ 11/2007, „Amerikaner für Europa“

Der Text zum auf Seite 50 unten abgebildeten RAm lautet: DE 1001, eine der drei DEIV-Garnituren der NS, die mit den beiden RAm TEE der SBB völlig identisch waren, fährt im Oktober 1969 aus München Hbf aus. Foto: Claus-J. Schulze

Als Gewinner der November-Benotung haben wir ausgelost: Siegfried Frick, Wuppertal; Horst Grimminger, Niederrieden; Michael Prasch, Küps.