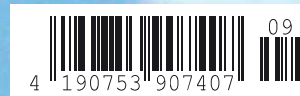


Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Deutschland € 7,40
Österreich € 8,15
Schweiz sfr 14,80
Belgien, Luxemb. € 8,65
Niederlande € 9,50
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 9,70
Finnland € 10,90
Norwegen NOK 95,00

www.eisenbahn-journal.de



100 Jahre Bahnhof Bayrischzell

Sommerfrische Winteridylle



DAMPFLOKPORTRÄT
BR 50.40 Franco-Crosti

NEUES MODELL
P 8's ältere Schwester

ANLAGENGESTALTUNG
Nächster Halt: Papierfabrik

(Füllseite)



titelthemen

<i>Bahnhofsporträt: 100 Jahre Bahnhof Bayrischzell</i> Sommerfrische Winteridylle	40
<i>Dampflokopporträt: DB-Baureihe 50.40</i> Attilio Francos Idee	16
<i>Neues Modell: Preußische P6 von Fleischmann</i> P8's ältere Schwester	72
<i>Anlagenporträt: Kleinbahn im Regal</i> Nächster Halt: Papierfabrik	64

Bayrischzell »40

vorbild

<i>Galerie</i> „Hingucker des Monats“	4, 6, 8
<i>Kurz-Gekuppelt</i> Notizen vom Vorbild	12
<i>Momente</i> Kolonnenlok mit US-Duty-Train	28
<i>Impressionen</i> Oberfränkisches Potpourri	30
<i>Erinnerungen</i> Bewegende Momente	38



DB 50.40
»16

modell

<i>Messe-Vorschau</i> Auf nach Göppingen / Treffpunkt Gleis 27	10
<i>Neuheiten</i> Aktuelle Modellvorstellungen	50
<i>Anlagenporträt: Modellbahn mit Geschichte</i> Die Bierkur-Bahn	54
<i>Anlagenplanung mit Reinhold Barkhoff</i> Elektrisch in die Berge	74
<i>Neues Produkt: Heki-Strukturgras</i> Lückenfüller	82
<i>Basteln: Gelaserte Böden für Güterwagen</i> Zum Beladen fast zu schade	84
<i>Gebäudebau: Trafohaus mal zwei</i> Stromtürme	86



Preußische P6 »72

rubriken

Forum	10
Fachhändler-Adressen	90
Börsen, Märkte, Termine	94
Mini-Markt	94
Vorschau & Impressum	106



Papierfabrik
»66



EHEMALIGEN-TREFFEN ■ Man könnte meinen, eine Szene vom Anfang der 1970er-Jahre zu sehen, doch wir schreiben den 4. Juli 2011. Die DP Deutsche Privatbahn GmbH hat in den vergangenen Jahren eine ansehnliche Sammlung ehemaliger DB-Dieselloks im Bw Altenbeken zusammengetragen, die größtenteils



im alten Bundesbahn-Look aufgearbeitet wurden und gelegentlich präsentiert werden. Während 332 178 und 332 010 an der Drehscheibe warten, schiebt 323 812 die 236 255 zurück in den Ringlokschuppen. Sowohl bei der V 36 als auch der 332 010 handelt es sich tatsächlich um ehemalige Altenbekener Maschinen.



„HEINI“ UND DER TRAF0 ■ Als an einem Augusttag 1976 die 042 360 mit einer Leergarnitur des „Langen Heinrich“ auf der Fahrt nach Emden war, dürfte den Lokführer die Abwechslung an der schönen Geraden bei Leer ebenso interessiert haben wie den Fotografen. Soeben war hier ein Kran mit dem Abladen



eines schwergewichtigen Transformators beschäftigt. Das Aggregat war für die Trafostation der Ölmühle Connemann GmbH & Co. in Leer bestimmt. Für die Beförderung von Kran und Begleitwagen samt Schleppender war die 260 582 zuständig. In der Firma in Leer wird übrigens noch heute Biodiesel hergestellt.



GASOMETER-BLICK ■ Was auf den ersten Blick wie das Ruhrgebiets-Modul einer Modellbahn wirkt, entpuppt sich als Blick vom Gasometer Oberhausen am 22. Juli 2011. Eine der letzten 225-Leistungen, der Stahlbrammenzug Duisburg HKM–Hagen-Hohenlimburg (hier der Leerzug), wird bei der „Wanderung“ über



das Bild fast zur Nebensache. Links oben sieht man den Güterbahnhof Oberhausen-Osterfeld, daneben die A 42 sowie Rhein-Herne-Kanal und Emscher. Die Strecke führt durch die „Neue Mitte“ in Oberhausen, wo einst die „Gute Hoffnungs Hütte“ stand. Am Horizont links die Schalke Arena und oben rechts das Essener Rathaus.



betr.: Eisenbahn-Journal 7/2011

☞ Schicksalsträchtig – TEE „Bavaria“

Der Artikel ist auf vielfältige Weise aufschlußreich, insbesondere bezüglich chronologischer und eisenbahn-organisatorischer Gesichtspunkte. Zusätzlich würde ich aber gern den technisch-mechanischen Hintergrund noch etwas vertiefen. Den speziellen Unfall bei Aitrang am 9. Februar 1971 entnehme ich Ihrer Darstellung als Entgleisung wegen zu hoher Geschwindigkeit im Gleisbogen und (unausgesprochen: anschließendes) Umstürzen. Die Fahrgeschwindigkeit geben Sie mit 125 km/h an, den örtlich angetroffenen Bogenradius aber nicht.

Leider machen auch alle anderen mir zugänglichen Quellen keine Angaben zu der Frage: Wie groß war der Gleisbogen-Radius an der Unfallstelle? Denn ich würde gern rechnerisch die theoretische Plausibilität anderweitiger Darstellungen überprüfen, die den Unfall (gewissermaßen primär) als Herauskippen aus der Kurve und folglich (also sekundäre) Entgleisung wiedergeben. Dieses mein Interesse ist rein privater Natur, könnte aber Hobby-Folgen haben in Form einer vergleichenden physikalischen Betrachtung gegenüber Modellbahnen.

Michael Wolff, per E-Mail

☞ Antwort der Redaktion:

Dr. Helmut Petrovitsch, Autor des Beitrags über den TEE „Bavaria“, führt hierzu aus: „Der Gleisradius hinter Aitrang bei km 34,4 beträgt 295 m, die Überhöhung der Außenschiene 130 mm. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit wäre 80 km/h gewesen, jene des TEE 56 erreichte am 9.2.1971 ca. 125 km/h. Die einfache Betrachtungsweise zur unkompensierten Seitenbeschleunigung/Kippstabilität ($v^2/r - g \sin \alpha$) stimmt bei der Modellbahn mit ihren 1,2 mm hohen Spurkrän-

zen recht gut. Bei der realen Eisenbahn spielt eine Vielzahl anderer Einflussgrößen mit: Das an die Außenschiene mit dem Spurkranz anlaufende Rad gleitet an der Schienenflanke nach unten. Mit zunehmender seitlicher Führungskraft Y entsteht dadurch zunehmend eine nach oben weisende Reibungskraft, die der Radlast Q entgegenwirkt. Es hat auch die Wankbewegung des Kastens auf der Sekundärfederung einen Einfluß. Bei der Modellbahn spielt die Reibungskraft im Verhältnis zur Aufstandskraft praktisch keine Rolle, denn mit dem Maßstabsfaktor 87^3 umgerechnet hätte eine 450 g schwere H0-Lok im Realmaßstab fast 300 t Masse!

Die Entgleisung bei Übergeschwindigkeit entsteht beim Vorbild in aller Regel nicht durch Umkippen (Ausnahme: Pendolino bei Piacenza), sondern wird durch das zunehmende Aufklettern des führenden Radsatzes an der Schienenflanke eingeleitet. In Aitrang sind der Steuerwagen und der Speisewagen fast aufrecht zum Stehen gekommen, nachdem sie das kurvenäußere Gleis überquert und den Bahndamm hinuntergefahren waren, also sind sie nicht unmittelbar aus dem Gleis gekippt. Pech war das strohtrockene Winterwetter, denn die Entgleisungsmechanik ist stark vom Gleitwert an der Schienenflanke abhängig. Alle lauffechnischen Zulassungsmeßfahrten nach UIC 518 erfolgen nur bei trockener Witterung, denn nur dann wird's kritisch. Wasserfilm oder Nebelniederschlag wirken schmierend wie eine Spurkranzschmierung und die Entgleisungsrisiken sind wesentlich kleiner. Wäre dem nicht so, würde ich diese Zeilen wahrscheinlich nicht schreiben. Die Schienen waren Ende Oktober 1988 zum Glück schmierig-feucht, als wir bei einer Probefahrt mit dem geschleppten Pendolino ETR 401 (wegen einer Ortsverwechslung seitens der beiden Triebfahrzeugführer) im Finstern unversehens in eine enge Kurve der Südbahn fuhren, sodass die Messradsätze der ziehenden DB-Lok kurveninnen gerade noch eine Restradlast von 5 kN (0,5 t) anzeigten und der Beschleunigungsmesser unkompensierte 2,6 m/sec²!



Auf nach Göppingen!

Erstmals findet die Internationale Modellbahnausstellung (IMA) zusammen mit den Märklintagen in Göppingen statt. Ein Pflichttermin für jeden Eisenbahnfreund!

Für die drei Tage vom 16. bis 18. September 2011 planen die Organisatoren ein volles Programm rund um die Eisenbahn. Vier Veranstaltungszentren warten mit unterschiedlichen Akzenten auf. Die Werfthalle im Stauferpark wird das Zentrum der Modellbahntage und der Internationalen Modellbahnausstellung (IMA) sein. Auf über 6.000 Quadratmeter stellen hier namhafte Firmen der Modellbahnbranche, darunter auch die VGBahn GmbH mit Eisenbahn-Journal, Miba und Modell-eisenbahner, ihre Produkte rund um die Eisenbahn aus. Kleine Eisenbahnfans können sich auf über 8.000 Quadratmeter Spielfläche austoben.

Im Göppinger Bahnhof werden sich Dampflok raritäten, Loklegenden und aktuelle Hochleistungsfahrzeuge ein Stelldichein

geben. Auch Führerstandsmitfahrten und Pendelfahrten werden angeboten.

Auch die Märklin-Erlebniswelt ist Teil des Konzepts, in der die Geschichte der Firma Märklin und einzigartige Schätze aus der Unternehmens-Historie präsentiert werden. Neben tollen Schauanlagen wird die erstmals gezeigte Sonderausstellung Dampfmaschinen einen Höhepunkt bilden.

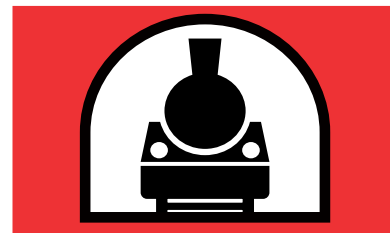
Die Gleisbaufirma Leonhard-Weiss bietet auf ihrem Areal ungewöhnliche Einblicke. So kann man in der Grube der Montagehalle Lokomotiven einmal von unten sehen. Gleisbaumaschinen, Baufahrzeuge und weitere Maschinen des Göppinger Unternehmens werden gezeigt. Der Schienenbus bringt die Besucher im Pendelverkehr vom Bahnhof zum Leonhard-Weiss-Areal und zurück. ☐



**Märklintage und IMA
in Göppingen
16.-18. September 2011**

**8. Modellbahn Treff gemeinsam
mit der 28. Internationalen
Modellbahnausstellung (IMA).
www.maerklin.de**

Modellbahn



**Internationale Ausstellung
Modellbahn und -Zubehör,
Spielzeug und Hobby**