ISA Blitz

Elektronische Ausgabe: gratis Papier-Ausgabe: CHF 8.00

Hauptthema:

Industriewerk Olten – Ein Blick hinter die Kulissen seite 3

Hintergrundbild:

Steuerwagen SBB in der Klimakammer im Industriewerk Olten Foto: Julian B.

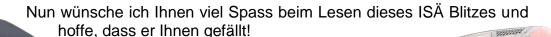
Der Schienenzeppelin Seite 6

Liebe Leserin, lieber Leser

Hier ist er endlich, der neue ISÄ Blitz. Der Hauptartikel "IW Olten – Ein Blick hinter die Kulissen" berichtet von einem der schönsten Eisenbahn-Erlebnisse von mir. Mit diesem Artikel können nun alle, welche noch nie im IW Olten waren, dies nun nachholen – jedenfalls in Gedanken. Wer schon einmal im IW Olten war, kann dieses schöne Erlebnis mit diesem Artikel noch einmal durchgehen.

Ich habe Ihnen nun eine gute und eine schlechte Nachricht. Zuerst komme ich zu der guten. Der ISÄ Blitz hat nun nämlich eine eigene Website! Dort findet man Informationen zu dieser Zeitung und dessen Ausgaben (der sachliche Teil des ISÄ Blitz "Die Geschichte der SBB" wurde digitalisiert), Eisenbahnveranstaltungen in der Schweiz, die meisten Eisenbahnclubs der Schweiz und dessen Homepage (wenn vorhanden), interessante Eisenbahnlinks, SBB-News, ein Eisenbahnquiz und eine Eisenbahnumfrage. Zudem wird die Website mit Bildern illustriert, welche mit der Zeit wechseln. Diese Bilder können in sehr guter Qualität herunter geladen werden und sie sind nicht urheberrechtlich geschützt. Jeder darf diese Bilder also frei benützen. Die Adresse dieser Website lautet www.eisenbahnfans.ch.

Nun zu der schlechten Nachricht. Der gedruckte ISÄ Blitz ist ab dieser Ausgabe nicht mehr gratis, sondern kostet acht Franken. Dies ist wegen der enormen Druckkosten bei Kleinauflagen. Wer will kann sich den ISÄ Blitz jedoch gratis auf eisenbahnfans.ch herunterladen, muss ihn dann aber am Computer anschauen oder selber ausdrucken.





Julian Brückel Chefredakteur ISÄ Blitz





Titelseite	Seite 1
Editorial	Seite 2
Hauptartikel "IW Olten – Ein Blich hinter die Kulissen"	Seite 3
Artikel "Der Schienenzeppelin"	Seite 6
Leser	Seite 7
Ausserdem noch	Seite 8

Hauptthema

Industriewerk Olten - Ein Blick hinter die Kulissen



IW Olten

Als ich die Medienmittelungen der SBB auf sbb.ch las, fiel mein Blick sofort auf die Ankündigung, dass am 19. September alle Industriewerke, Reparaturwerkstätte und Servicecenter des Bereiches SBB Personenverkehr Operating ihre Türen öffnen werden. Ich schrieb diesen Anlass sofort in den Veranstaltungskalender der ISÄ Blitz-Website und wusste: Dort muss ich hin! Als klar war, dass ich an diesem Tag nichts los habe, entschied ich mich dann für das Industriewerk (IW) Olten.

Und dann ging es los! Ich fuhr (natürlich) mit dem Zug nach Olten. Ab Olten ging es mit einem Gratis-Shuttle-Zug zum Industriewerk. Doch was für ein Zug! Am Anfang und am Ende des Zuges hatten Sie eine Rangierlok angehängt. Dazwischen waren etwa vier alte Wagen, dafür grösstenteils 1. Klasse. Im Industriewerk angekommen, fiel der Blick auf ein extra aufgestelltes Festzelt mit riesigen Lautsprechern, welche Musik wiedergaben, die von einem DJ gemischt wurde.

Als Erstes fingen wir mit dem Rundgang 1 an. Dieser führte bei verschiedenen Berufsgruppen vorbei. So schaute ich zum Beispiel einem Elektroniker über die Schulter, wie er eine Print-Platine bestückte oder ein Mann einen Dämpfer revidierte. Der Rundgang 1 hat mir jedoch schlechter gefallen als der Rundgang 2.

Der Rundgang 2 führte mich nämlich in die grosse Halle, in der die zu revidierenden Wagen stehen. Zuerst gab es in einem Vorraum jedoch eine Industriewerk Olten-Mütze und einen Apfel. In der grossen Halle angekommen, konnte sich dann jede



Zuerst erwarteten mich ein paar Doppelstockwagen. Diese wurden gerade von der 1. Klasse in die 2. Klasse "um-

Person entweder einen Flaschenöffner Lustig: Minibar-Anzeige ohne Abdeckung in Form eines Doppelstockwagens (mit dem Laser "ausgesägt") oder "Einkaufswagenmünzen" vorne mit dem SBB-Logo und hinten mit der Beschriftung "IW Olten" versehen auslesen.



Klimaanlage Dosto

zuviel 1. Klasswagen hat. Dabei müssen sogar die Stühle und der Teppich heraus genommen werden, da es in der 1. Klasse ja nur drei Stühle in ei-

ner Reihe hat und der Teppich weicher ist. Auch um eine Umlackierung kommt man wegen dem gelben Streifen nicht herum. Bei dieser Gelegenheit haben Sie auch noch die Drehgestelle und die Klimaanlage



Hier kommt die Klimaanlage rein! (Dosto)

herausgenommen, um sie zu revidieren. Dies sieht lustig aus!



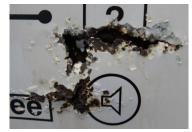
Weiter ging es dann an einigen einstöckigen Wagen vorbei. Zu sagen gibt es noch, dass nach Olten nur Personenwagen ohne Motor gehen (fahren). Nach einem ICN sucht man vergebens. Die Wagen in der

Halle werden von einer ganz Lokomotive schmalen növriert. Auf dem Boden hat es lauter Schienen, welche in einer Umgebung sind, durch die niemals ein Wagen durchkommen



des Rätsels Lösung...

kann. Auch eine Art Mini-Drehscheibe hat es! Doch schon bald kam des Rätsels Lösung. Die Schienen sind da, um die Achsen mit ihren Rädern, herumzurollen. Es hat sogar eine Fräsmaschine, die das Rad wieder rund fräst. Auch in diese Fräsmaschine führen Schienen, damit man die Achsen bequem reinrollen kann.



abbruchsreif

Als nächstes kam ich in die Lackiererei. Dort wird den Wagen eine andere oder schönere Lackierung verpasst. So habe ich zum Beispiel einen City-Night-Line-Wagen gesehen, welcher gerade von Blau auf Rot umgespritzt wurde. Dort standen auch ein paar Wagen, welche zum Abbruch freigegeben wurden. Dies war allerdings auch verständlich. Die Wagen waren alt und teilweise ganz durchgerostet.

Zu den eindrücklichsten Einblicken in das Industriewerk Olten gehörte zweifellos die Modernisierung der Kolibri-Wagen, welche nach ihrer Modernisierung Domino heissen. Da wird einfach alles heraus gerissen. Auch der Führerstand ist während des Umbaus fast nicht mehr zu erkennen. In der Decke klaffte bei meinem Besuch ein riesiges Loch. Dort kommt später die neue Klimaanlage hin. An den Wänden sah man bis auf die Isolation. Doch das Resultat nach dem



Umbau ist

der Führerstand...

überwältigend! Man könnte meinen, dieser Wagen sei neu und nicht schon zwanzig Jahre alt! Und doch kommt es billiger, die alten Wagen zu modernisieren, als neue zu kaufen. Dann schaute ich mir noch die Modernisierung der IC/EC- Wagen an, Nachher:

wobei diese Modernisierung was weniger spektakulär war. Lustig waren die



Ist dies wirklich ein Personenwagen? Stuhlskelette, da ihr Polster nicht da war. Die wichtigsten Neuerungen sind eine

Steckdose auch in der 2. Klasse und beim EC-Wagen die Reduktion von zwei WC's auf ein behindertengerechtes WC mit Auffangbehälter.



Das "Grande Finale" war allerdings die Klimakammer, welche man besichtigen konnte. Dort testet die SBB, ob auch bei Minustemperaturen alles funktioniert und ob der Fahrkomfort weiterhin gewährleistet ist. Als ich kam, stand gerade ein einstöckiger Steuerwagen in der Klimakammer (keine Re 460, wie es auf dem Foto den Anschein macht).

Die Skelette der SBB

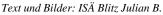
Jedenfalls für mich hat sich dieser Besuch des IW Olten sehr gelohnt. Es war ein sehr schöner Tag! Und auch wer nicht in Olten war, kann diesen Anlass nun noch nachholen - hier im ISÄ Blitz.

Nun möchte ich noch schnell etwas über SBB Personenverkehr Operating schreiben. Die Kernkompetenzen von SBB Personenverkehr Operating lauten:

- Supply Chain und Beschaffung (Organisation und Durchführung Rollmaterialbeschaffung)
- Zugvorbereitung (Rangierarbeiten und kleinere Reinigungen)
- Zugführung (Lokführer)
- * Rollmaterialmanagement und Light Maintenance (für kleinere Wartungsarbeiten und gründliche Fahrzeugreinigungen, Standorte: Genf, Lausanne, Brig, Biel/Bienne, Basel, Luzern, Bellinzona, Zürich Herdern und Oberwinterthur)
- ❖ Maintenance (für grössere Revisionen, Standorte: Olten, Yverdon und Biel/ Bienne, Servicecenter Zürich Altstetten.)

Mehr über SBB Operating finden Sie unter: www.sbb.ch/operating

Die Klimakammer:





Der Schienenzeppelin

Der Schienenzeppelin wurde ab dem Jahre 1929 von Franz Kruckenberg konstruiert und gebaut. Angetrieben wurde er durch einen Propeller, welcher sich am Heck des Schienenzeppelins befand. Es existierte nur ein einziges Exemplar, er wurde nie se-

rienmässig gefertigt. Der zweiachsige Wagen war 25,84 Meter lang und die Leermasse betrug nur 20,3 Tonnen. Angetrieben wurde der Propeller von einem im Heck sitzenden 12-Zylinder-Flugmotor BMW VI mit einer stattlichen Leistung von 600 PS. der Schienenzeppelin nicht plötzlich abhob, war die Antriebswelle um 7 Grad nach oben geneigt.

Am 10. Mai 1931 war es dann so weit: Der Schienenzeppelin durchbrach erstmals zwischen Plockhorst und Lehrte die 200km/h Marke.

Damals setzten die Reichsbahn und die Konstrukteure noch grosse Hoffnungen den Schienenzeppelin. Man glaubte, dass dieser mal die Voraussetzung für einen schnellen Fernverkehr sein könnte. schickte den Schienenzeppelin dann auf weitere Versuchsfahrten, unter anderem auch um ihn der Bevölkerung bekannt zu Wenn angekündigt machen. wurde, dass der Schienenzeppelin kommt, fand dies jeweils regen Zuspruch. Sogar Lehrer



kamen mit ihren Schulklassen an den Streckenrand, sie wollten sich dieses besondere Ereignis nicht entgehen lassen.

Die Rekordfahrt des Schienenzeppelins ereignete sich dann am 21. Juni 1931: Auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin erreichte der Schienenzeppelin 230 km/h (Höchstgeschwindigkeit Re 460). Für die gesamte Fahrt zwischen Hamburg und Berlin benötigte er gerade mal 98 Minuten. Zum Vergleich: Heute braucht man mit der schnellsten Verbindung 96 Minuten von Hamburg nach Berlin. Dieser Rekord hielt sich immerhin 23 Jahre unter den Schienenfahrzeugen.

Allerdings hatte der Schienenzeppelin nicht nur Vorteile, sondern auch bedeutende Nachteile, welche dafür verantwortlich waren, dass er nie in Serie gebaut wurde. Erstens konnte der Schienenzeppelin mit dem Propeller nicht rückwärtsfahren, sondern benötigte einen Zusatzmotor. Zweitens konnten keine Wagen an den Schienenzeppelin gehängt werden. Es hätte also auch mehr Lokführer und Zugpersonal gebraucht. Drittens hätte man für den Schienenzeppelin separate Strecken bauen müssen, damit er seine Geschwindigkeit voll ausnützen könnte. Dies, weil die anderen Züge viel langsamer unterwegs waren. Und Viertens wurden durch den Propeller Partikel aufgewirbelt, was nicht gerade unproblematisch ist.

Der Schienenzeppelin legte allerdings den Grundstein des modernen Leichtbau-Schnelltriebwagens. Nach der Rekordfahrt wurde ihm das erste Flüssigkeitsgetriebe eingebaut. Dies war der Anfang der diesel-hydraulischen Eisenbahnfahrzeuge, welche allerdings nicht so verbreitet sind. 1939 wurde der Schienenzeppelin verschrottet, da er bereits so verrottet war, dass ein weiterer Erhalt in einem Museum nicht in Frage kam.

Zahlreiche Modelleisenbahnhersteller haben den Schienenzeppelin im Modell verwirklicht. So zum Beispiel Märklin in Spur 1 und neu auch noch in Spur HO und Z. Text und Bildbearbeitung: ISÄ Blitz Julian B.

Bildnachweise für "Der Schienenzeppelin"

Seite 1 unten: Franz Jansen (t), Wikimedia Commons, lizenziert unter GNU-Lizenz für freie Dokumentation (Lizenztext siehe wikipedia.org).

Seite 6 rechts: BArchBot, Wikimedia Commons, lizenziert unter CreativeCommons-Lizenz by 3.0 Deutschland

Literaturnachweis für "Der Schienenzeppelin"

www.wikipedia.org, Lok-Magazin 08, 1. FC Märklin-Zeitschrift

Leser

Hier bestimmen Sie, was steht! Schicken Sie mir Ihre Leserbriefe, Leserwitze oder Seitenwünsche entweder per Mail an: info@eisenbahnfans.ch oder per Post an: ISÄ Blitz, Julian Brückel, Falkenweg 8, 3110 Münsingen. Bei den Seitenwünschen können Sie zum Beispiel sagen: Ich hätte gerne eine Seite zum Thema "Mehrsystemloks". Bitte beachten Sie jedoch: Aus Platzgründen kann nicht jeder Seitenwunsch berücksichtigt werden. Für diese Ausgabe habe ich keine Leserbriefe, Leserwitze oder Seitenwünsche bekommen. Dafür erhielt ich persönliche Rückmeldungen, was mich natürlich sehr gefreut hat!

Das im letzten ISÄ Blitz versprochene Kreuzworträtsel kann nun leider doch nicht abgedruckt werden. Dafür finden Sie auf der Beilage dieses ISÄ Blitzes ein "schwedisches" Eisenbahn-Rätsel. Viel Spass! Ebenfalls in dieser Beilage finden Sie noch ein Bild des SBB-Löschzuges. Abonnementen der gedruckten Ausgabe lesen in ei-

ner zweiten Beilage, wie sie diesen ISÄ Blitz bezahlen sollen.

Leserrätsel

Hier folgt nun die Auflösung zum Leserrätsel der letzten Ausgabe: Der im Bild rot eingerahmte Ausschnitt, ist auf einem Globi-Familienwagen zu finden. Die glücklichen Gewinner erhielten die ISÄ Blitz-Postkarte. Es gab allerdings auch falsche Antworten wie, dass dies



Globi – Familienwagen © Foto SBB

wun-

sei

Beim

ein Ausschnitt der City Night Liner in alter Lackierung sei. Der blaue Hintergrund mit den Sternen war ganz schön irreführend!

Fotowettbewerb



Wer beim letzten Wettbewerb leer ausgegangen ist, hat nun eine neue Chance! Ich suche das beste Eisenbahnbild! Ob es einfach ein derschönes Eisenbahnbild, oder ein besonders kreatives Bild werden soll. Fotografen überlassen. den Also: nächsten Fotowetter den Fotoapparat zücken und ab an die Bahnlinie. Allerdings braucht es fürs Fo-

Wer ist der beste Fotograf?

tografieren, besonders bei fahrenden Zügen auf offener Strecke viel Geduld! Das beste Eisenbahnbild wird in der nächsten oder übernächsten Ausgabe abgedruckt und der/die Gewinner/in bekommt den attraktiven SBB-Kugelschreiber. Die Fotos können digital via Mail oder analog via Post geschickt werden. Lieber habe ich jedoch digitale Fotos. Die (Mail-)Adresse finden Sie nach "Leser" auf Seite 7. Text und Bilder: ISÄ Blitz Julian B.

Ausserdem noch...

... der neue Kambly-Zug

Am Samstag, 20. März 2010 wurde der Kambly-Zug anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums von Kambly in Trub-



schachen eingeweiht und anschliessend einmal nach Bern und dann noch nach Luzern auf die Reise geschickt. Der weisse Zug wurde mit "Güetzis" aus dem Hause Kambly, wie auf dem Bild zu sehen ist, beklebt. Das Foto zeigt den Kambly-Zug auf seiner Einweihungsfahrt

von Bern nach Trubschachen zwischen Tägertschi und Konolfingen. Der Zug wird in Zukunft als RE zwischen Bern und Luzern verkehren. Text und Bilder: ISÄ Blitz Julian B.

... ein Eisenbahnbild und ein bisschen Werbung zum Schluss!



Vorführungen der grossen Modellbahnanlagen des BMEC

In Spur 0, H0 und H0m am 30./31. Okt. und 6./7. Nov. 2010 in Bern Ausserholligen unter der Autobahnbrücke direkt beim Bahnhof SBB und GBS.

Weitere Infos: www.bmec.ch