



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1988
Januar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 180 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

1/88

ISSN 0720-051X 14. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—

sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag

 D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
 Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

 Redaktion: Hermann Merker
 Horst Obermayer
 Andreas Ritz
 Anzeigen: Anne Rödel
 Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

 C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
 Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
 H. Kundmann, H. Lohstädt,
 B. Ottersbach, H. Rauter,
 Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
 J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

 Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,
 W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

 Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
 Verona — Via Morgagni, 30

1988 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1988): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1988 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1988): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
 vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
 ständnis des Verlages voraus.

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

 Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9
 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

 Unaufgefordert eingesandte Beiträge können
 nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
 beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias
 kann keine Haftung übernommen werden!


Aus dem Inhalt . . .

Seite

Bilder eines Großstadtbahnhofs	4
Die Serie Ae 4/7 der SBB	8
65 Jahre Hauptbahnhof Stuttgart	15
Zirkus und Bahn: Für Nostalgie ist kein Platz	21
Preußen-Report (Die Gattung P 7)	28
Der »Gläserne« ist wieder im Einsatz	34
Erdtransporte auf der Schiene	38
Mini-Markt	47, 50
Ein Jubiläumsjahr ist zu Ende	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
Dampferlebnis am Kap	56
Die Baureihe 39 ⁰⁻² – Vorbild und Modell	60
Reichsbahnwagen – selbstgebaut (Der GI Dresden)	64
Stellwerk Bergisch Gladbach Gf in H0	68
Rund um die Wagendrehscheibe	73
22  Ein Wunsch wird Wirklichkeit	80
Schaufenster der Neuheiten	86

Die Seiten 47 – 50 mit der Sektion 25 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Mit einem aus vierachsigen Umbauwagen gebildeten Personenzug von Nürnberg nach Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) fährt die 211 297 am 2. Dezember 1973 die Hartmannshofer Steige hinauf. Die Aufnahme entstand in der Nähe von Eitzelwang. **Foto: U. Geum**

Zu unserem Poster (Seite 46/51):

Mit Rauhref bedeckt waren am Vormittag des 31. Januar 1987 die Bäume und Sträucher im Donautal bei Günzburg. Wo die Sonne die Luft bereits länger erwärmen konnte, ist das glitzernde Weiß schon wieder verschwunden. Aber Teile des Ufers lagen bis zum späten Vormittag im Schatten, und dort kann man die kalte Pracht noch bewundern. Die Elektrolokomotive der Baureihe 150 fährt mit ihrem Güterzug durch diese Winterlandschaft nach Stuttgart und wird in Kürze den Bahnhof Günzburg durchheilen. **Foto: A. Ritz**





Bild 2: Langsam bricht die Nacht herein: Der Himmel wird dunkler, und seine Farbe wechselt von Rosa über Lila in ein nachtdunkles Blau.

Bild 1: Kurz zuvor ist die Sonne hinter dem Horizont verschwunden, und der Abendhimmel hat sich rosa gefärbt. Inzwischen bereitet sich der Lokomotivführer im Führerstand seiner Elektrolokomotive auf die nächste Fahrt vor.

Bilder eines Großstadtbahnhofs

Großstadtbahnhöfe sind eine Welt für sich, haben ihre eigene, ganz typische Atmosphäre. Wer erinnert sich nicht gerne daran, wie er zum ersten Mal auf einem großen Bahnhof die weite Welt der Eisenbahn ein wenig kennenlernte, wie er zum ersten Mal mit den Eltern per Bahn in den Sommerurlaub fuhr oder die Großmutter vom Zug abholte. Züge mit klingenden Namen und ferneren Zielen machen hier Halt: Paris, Kopenhagen, Wien, Rom oder gar Istanbul steht auf den Wagenschildern zu lesen. Da über-

fällt einen das Fernweh, und am liebsten möchte man in den nächsten Zug steigen, einem noch unbekanntem Ziel entgegen. Aber nicht nur die Züge bleiben im Gedächtnis haften; auch die vielen Signale und das verwirrende Durcheinander der Schienenwege im Gleisvorfeld mit den zahllosen Weichen, welche die Gleise miteinander verbinden, faszinieren immer wieder von neuem. Besonders reizvoll ist es, zu Beginn der Dämmerung, wenn der Tag zur Neige geht, durch einen großstädtischen Bahnhof zu

bummeln. Wenn dann die Neonröhren an den Bahnsteigen und die Lichtreklamen eingeschaltet werden, zeigt der Bahnhof wieder ein ganz anderes Gesicht: fremd und doch vertraut. Von dieser besonderen Atmosphäre ließ sich Torsten Krüger inspirieren, und so versuchte er, im Hauptbahnhof Bremen das Lichter- und Farbenspiel in der hereinbrechenden Dämmerung mit der Kamera einzufangen. Es sind Fotos entstanden, die das Auge zum Verweilen einladen.

AR

Bild 3: Die beiden roten Leuchten kennzeichnen den Zugschluß eines Intercity-Zuges, der in wenigen Minuten den Hauptbahnhof Bremen in Richtung Oldenburg verlassen wird.



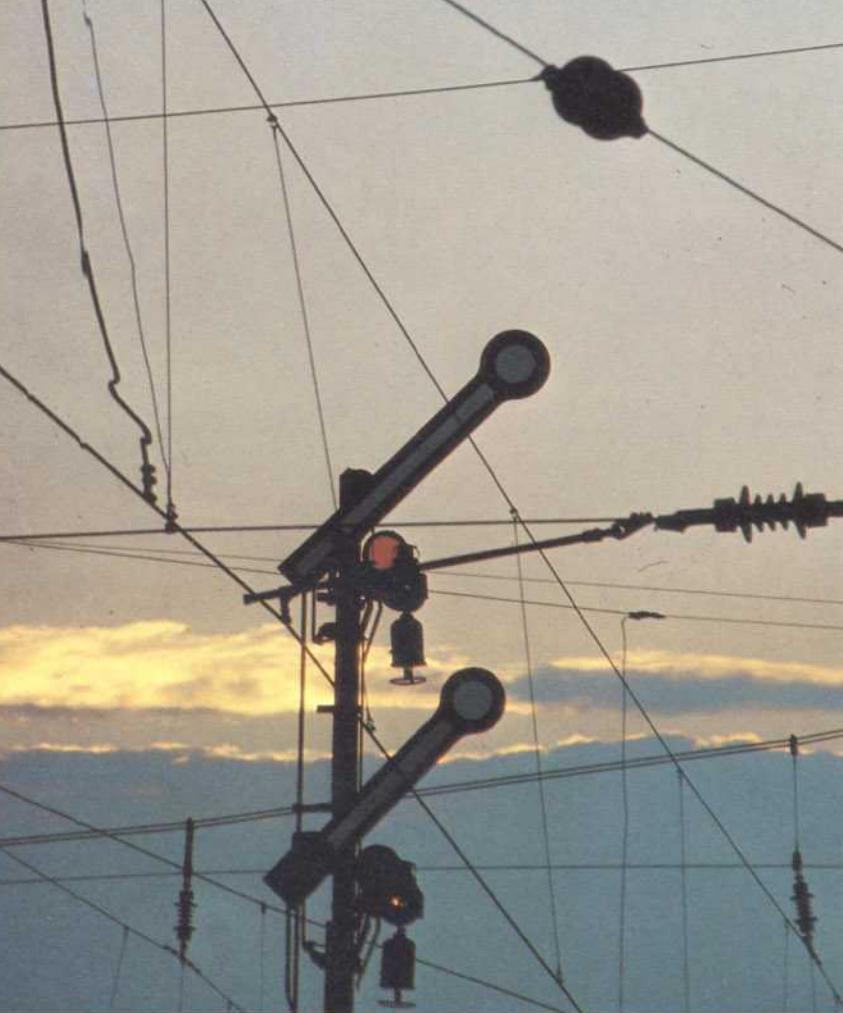


Bild 4: Die beiden Signalfügel zeigen nach rechts aufwärts – Signal Hp 2 (Langsamfahrt).

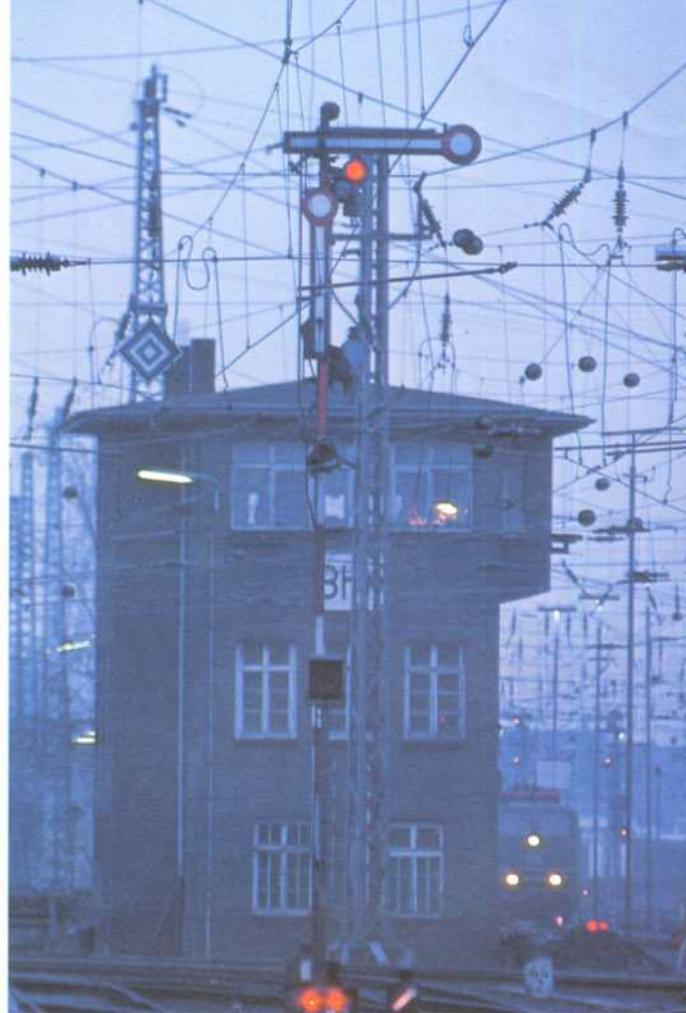


Bild 5: Im zweiten Stock des Stellwerks ist Licht. Hier befindet sich der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters.

Bild 6: Ein Lichtvorsignal in der Bahnsteighalle des Bremer Hauptbahnhofs.



Bild 7: Ein Schnellzug hat Ausfahrt erhalten und eilt aus dem Großstadtbahnhof, hinaus in





Bild 8: Nur eine Reisende wartet auf dem verlassen wirkenden Bahnsteig auf ihren Anschlußzug.

Alle Fotos: T. Krüger

die dunkle Nacht.

Bild 9: Die Signalfügel – sie haben soeben noch Hp 2 gezeigt – gehen in die Grundstellung Hp 0 (Zughalt) zurück.

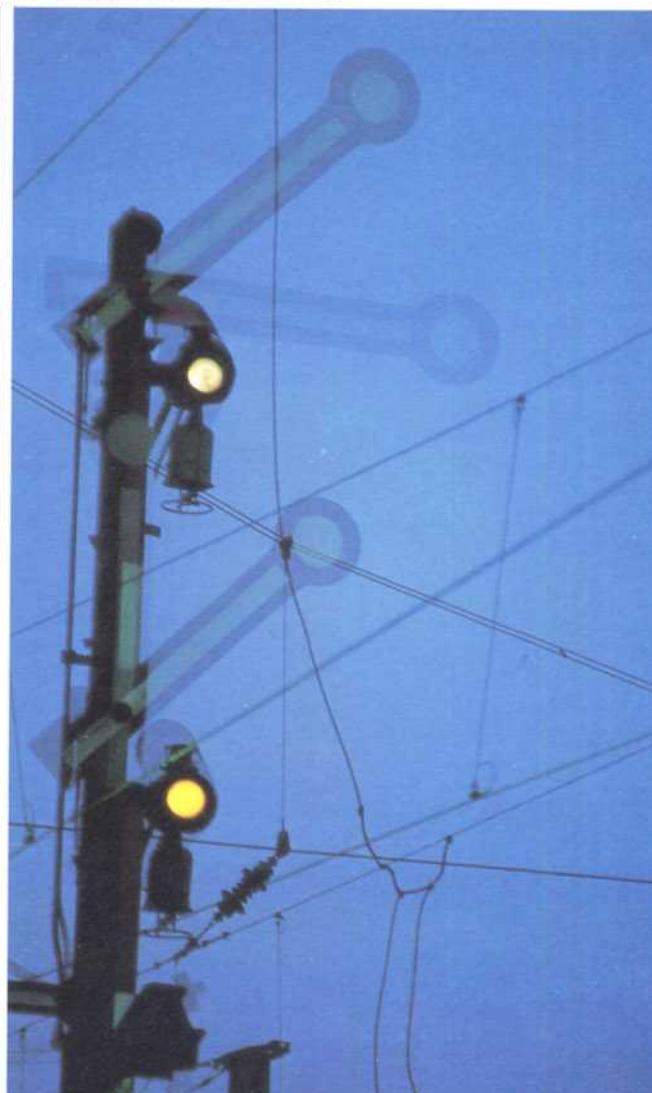




Bild 1: Am 6. Juli 1984 wurde die Ae 4/7 10996 mit dem Güterzug 63225 bei Sisikon am Ufer des Vierwaldstätter Sees aufgenommen.

Die Serie Ae 4/7 der SBB

Bild 4 (rechte Seite unten): Ae 4/7-Doppeltraktionen vor langen Güterzügen – noch ist das eine Alltäglichkeit. Am 18. Juni 1985 rollen die Ae 4/7 11012 und 11017 mit dem Güterzug 50140 bei Roche durchs Rhôneetal.

Bild 2: Der Güterzug 64591 wurde damals in Wattwil planmäßig von Ae 3/6 auf Ae 4/7 umgespannt. Hinter Lötisburg rollt am 26. Juli 1985 die Ae 4/7 10972 nach Wil.





Bild 3: Keine Mühe bereitet der Ae 4/7 10961 die geringere Last des 62672, den sie am 30. Juli 1984 bei Werthenstein durchs Emmental zieht.

Über fünfzig Jahre stehen sie schon in den Diensten der Schweizerischen Bundesbahnen, die Lokomotiven der Serie Ae 4/7, die in den Jahren 1927 bis 1934 als verstärkte Weiterentwicklung der Serie Ae 3/6 gebaut wur-

den. Hersteller des mechanischen Teils war die SLM, Winterthur. Die BBC, Baden, MFO, Zürich-Oerlikon und SAAS, Genève, waren am Bau des elektrischen Teils beteiligt. Von den 127 Lokomotiven mit den Ordnungs-

nummern von 10901 bis 11027 wurden die 10902 bis 912 und 934 bis 942 in der Bauart 2'Do1' geliefert, die übrigen gelangten als 2'Co (A1) mit Javagestell in den Dienst. Bei Modernisierungsarbeiten wurden ab 1964





Bild 5: Am Schloß von Grandson fahren am 22. Juli 1985 die Ae 4/7 10939 und 10950 mit dem Güterzug 53728 (Basel – Lausanne) vorbei.

Bild 7: Den eingleisigen Abschnitt Salgesch – Leuk der Rhônetaalstrecke Lausanne – Brig befährt am 25. März 1985 die Ae 4/7 10957 mit dem Postzug 91113.

Bild 6: Leider fährt der fotogene Postzug 91113 heute nicht mehr mit einer Lokomotive der Reihe Ae 4/7 durchs Rhônetal. Am 25. März 1985 war mit diesem Zug noch die Ae 4/7 10957 bei Sion zu sehen.

