Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Januar
1/2005

Eisenbahn JOURNAL Januar 2005

Ellok-Historie:
Eine Her(t)zensfrage

SBB aktuell:
Schneller durch die Schweiz

Neuheiten-Fest:
17 Seiten neue Modelle – u.a. 18.6, 84 und ÖBB-56

4 190753 907407 01

(Füllseite)

EDITORIAL

Neuer Glanz

Erstmals seit dem Start des planmäßigen ICE-3-Verkehrs auf der Neubaustrecke zwischen Köln und Frankfurt a. Main im Dezember 2002 gab es nun zum aktuellen Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 wieder Bemerkenswertes in Sachen Schnellverkehr der DB AG zu vermelden: Nach Abschluss der zweiten Modernisierungsphase auf der Strecke Hamburg–Berlin fahren die ICE-Züge hier jetzt mit einem Spitzentempo von 230 km/h und rücken Elbe und Spree somit um rund 40 Minuten näher zusammen. In konkurrenzlosen 93 Minuten gelangt man vom Hamburger Hauptbahnhof zum Bahnhof Zoo mitten ins Herz der Hauptstadt und umgekehrt – 18 Mal am Tag. Das attraktive Angebot ist zustande gekommen, weil im Zuge der langjährigen kompletten Streckensanierung alle technischen, infrastrukturellen und sicherheitsrelevanten Voraussetzungen geschaffen wurden, damit nunmehr erstmalig in Deutschland auf einem ausgebauten Schienenweg mit Tempo 230 gefahren werden darf. Dies wirft neuen Glanz auf die 159 Jahre alte Verbindung Hamburg–Berlin, die einst erste deutsche Fernbahn, und ihre bewegte Historie. Nach den legendären Fahrleistungen des „Fliegenden Hamburgers“ sowie von dampflokgeführten Zügen vor dem Zweiten Weltkrieg und einer anschließenden, aus Kriegsfolgen resultierenden jahrzehntelangen Bummelzug-Ära ist die Strecke nun im Hightech-Zeitalter angekommen. Näheres hierzu finden Sie in unserem Beitrag ab Seite 24.

Für alle, die es in der – hoffentlich friedvollen – Festtagsstimmung zwischen den Jahren weniger mit moderner Bahntechnik halten und eher nostalgische Gefühle hegen, haben wir in dieser Ausgabe freilich auch dem romantisch geprägten Thema Winter-Dampf neuen Glanz verliehen. Steigen Sie ein zu einer impressionistischen Weihnachtsreise durch Schnee und Eis in klirrend kalter Sternennacht ab Seite 6.

Und wer – eventuell noch kurz vor Weihnachten – neuen Modell-Glanz auf seine heimische Anlage bringen möchte, wird bestimmt in unserem 17-seitigen „Neuheiten-Fest“ ab Seite 48 fündig – nicht zu vergessen die spezielle Vorstellung des 18.6-Modells im Vorbild-und-Modell-Beitrag ab Seite 42.

GERHARD ZIMMERMANN

INHALT

Titelbild: **Wer kennt sie nicht, die fünf Winzlinge der „Reihe" E 69, die außer der Achsfolge Bo teilweise kaum Gemeinsamkeiten aufwiesen? Unterbrochen lediglich von einem Rangierlok-Gastspiel in Heidelberg versah 169 003 siebzig Jahre lang Dienst zwischen Murnau und Oberammergau. Dort begann vor 100 Jahren die Bahn-Elektrifizierung mit Einphasen-Wechselstrom ihren Siegeszug. Auf den Seiten 10 bis 20 werden Sie 169 003 daher wieder begegnen.**
FOTO: DIETER KEMPF

Vorbild

Impressionen
Weihnachtsreise **6**

Historie
Her(t)zensfrage: 100 Jahre Elektrifizierung **10**

Fernverkehr
„Ein neuer Standard" für Hamburg–Berlin **22**

Ellok-Historie
Adieu französische „Krokodile" **26**

Regionalverkehr
Die „neue" Waldbahn **30**

SBB aktuell
15 Minuten schneller durch die Schweiz **32**

Dampflok-Porträt
Die bayerische Super-Pacific **42**

„Ein neuer Standard":
Zwischen Hamburg und Berlin gilt nun Tempo 230 km/h – erstmalig auf einer Ausbaustrecke in Deutschland
• ab Seite 22

Adieu Monocabines:
Als letzte „Krokodile" französischer Bauart sind im Dezember 2004 die luxemburgischen BB 3600 aus dem Betriebsdienst ausgeschieden. Rückblick auf eine Typenreihe, die Ellokgeschichte schrieb
• ab Seite 26

Modell

Neues Lokmodell
BR 18.6 in H0 von Fleischmann **46**

Neues Lokmodell
BR 84 in H0 von Liliput **58**

Waldbahn in IIm
Zwischen Forst und Schieferbruch **60**

Anlagenporträt H0
Nur ein Anschlussgleis **66**

Neues Lokmodell
ÖBB-Reihe 56 von Klein Modellbahn **72**

Anlagenporträt H0m
Der langsamste Schnellzug der Welt **74**

Basteltipp
„Fotoentkuppler“ für Z **80**

Serie Anlagenbau
Mit der Kleinbahn durch die Butjadinger Marsch / 3 **82**

Anlagenbau Epoche V
München Innenstadt **90**

Elektronik-Tipp
Gleisbelegtmelder für analoge Gleichstromanlagen **94**

Rubriken

Editorial **3**

Bahn-Notizen **36**

Modell-Neuheiten I **48**

Modell-Neuheiten II **96**

Bestellkarten zum Heraustrennen **99**

Bahn & Medien: Bücher, Videos etc. **104**

Mini-Markt **106**

Auktionen • Börsen • Märkte **113**

Fachhändler-Adressen **114**

Sonderfahrten und Veranstaltungen **117**

Vorschau **118**

Impressum **118**

Abbildungen dieser Doppelseite:
Timo Jann, Wolfgang Herdam, Helge Scholz, Richard Rottenbucher

Aus LGB lässt sich was machen
Eine Waldbahnanlage im G-Maßstab in Top-Detaillierung und -Gestaltung • ab Seite 60

Gewusst wie
Moderne Großstadt in H0 – und das auf nur ein paar Quadratmetern? Ein geschicktes Arrangement ist alles, zeigt Richard Rottenbucher
• ab Seite 90

Bilder und Text von
Michael Giegold

Weihnachtsreise

Weihnachten – das sind die hellen Tage im Dezember, Tage der Erinnerung, des Rückblicks, der Freude und der Erwartung, aber auch der Unrast und des Reisens. Eine Zugfahrt an Heiligabend – man fährt vorbei an geschmückten Weihnachtsbäumen und leuchtenden Häuserfassaden mit bunten Schaufenstern. Und am Himmel funkeln die Sterne scheinbar heller als sonst. Die Menschen warten am Bahnsteig, ihre Hände tief vergraben in ihren Taschen. In der klirrenden Kälte sichtbarer Atem vermengt sich mit dem Abdampf der Lokomotive und den Dampfschwaden aus den Heizleitungen der Wagen. Das

Mit einem dumpfen Grummeln macht sich die Lok auf in ihre gute Stube – Dienstschluss an einem besonderen Tag

95 1016 in Lauscha, Winter 1992/93

sonore Gemurmel auf dem Bahnsteig mischt sich mit der klackernden Speisepumpe der Lok, als würde sie den Takt angeben.

Der Zug verlässt den hell erleuchteten Bahnhof, lässt die letzten Häuser der Stadt hinter sich, dann umfängt ihn die Nacht und die Stille, der Himmel klärt sich und die ersten Sterne treten hervor, dazu immer das Lied der Auspuffschläge, manchmal unterbrochen von einem Pfiff. Die Telegrafendrähte surren dumpf und sind mit Reif behangen, sie sehen aus wie Schnüre aus weißem Plüsch. Ein scharfer Ostwind fährt über die weite Ebene und bringt neuen Schnee.

Drei kleine Lichtpunkte kommen immer näher, ein Gegenzug. Die Anstrengung der Lok wirkt wie besorgtes Schnaufen, das uns sagen soll, rechtzeitig daheim zu sein, um die Bescherung nicht zu versäumen. Dann, wenn in der guten Stube, wo der geschmückte Baum steht, der Geruch von Gebratenem in der Luft liegt und die Holzscheite im Kamin prasseln.

Die Reisenden im Abteil blicken nach draußen, durch einen kleinen Spalt des geöffneten Fensters stieben dicke Flocken ins Abteil. Die Flocken sind so dicht, dass man kaum etwas sehen kann, ein Schneesturm muss ausgebrochen sein und schwere Windstöße schlagen gegen das Fenster und verschleiern den Blick. Die zwei „schwarzen Männer“ auf der Lok wärmen sich am Feuerloch der gewaltigen Maschine. Sie haben Mühe, die Lichter der Signale zu erkennen. Schwach leuchtet das grüne „Fahrt frei“ in der Ferne, begleitet vom gewaltigen Auspuffschlag der Lok. Der Zug poltert über die Weichen eines Kleinstadtbahnhofs. Gaslaternen brennen im Schneegestöber und in der Vorstadtstraße laufen die Leute wie blasse Schemen umher.

Schneewölkchen verwandeln sich nach und nach in herumwirbelnde dichte Knäuel. Sie drehen sich auf dem Bahnsteig wie weiße Säulen mit Brillanten besetzt und funkeln, als sie sich um die Laternen der Lok schlängeln – ebenso wie die Kinderaugen, die fasziniert vor der Lok stehen und das von der Winterreise der Lok gezeichnete Gestänge bewundern. Und das Leuchten der Augen wird noch größer in der Erwartung der Geschenke an diesem Abend ...

Ein kurzer Pfiff. Mit einem dumpfen Grummeln macht sich die Dampflok auf in ihre gute Stube. In gleichmäßigem Takt schlagen die Achsen, als sie über die Drehscheibe poltern. Die großen Holztüren fallen ins Schloss und lassen die Kälte draußen. Die beiden „Schwarzen“ steigen von der Maschine – Dienstschluss an diesem besonderen Abend.

Und draußen liegt der Schnee blinkend und strahlend unter dem klaren Winterhimmel. Noch immer fallen einzelne Schneeflocken. Die Laternen geben nur spärliches Licht, aber trotzdem wird es von Minute zu Minute heller: Es ist Weihnachten, der heilige Abend. ❑

41 1231 in Zella Mehlis, Februar 1991

Drei kleine Lichtpunkte kommen näher, die Anstrengung der Lok wirkt wie die Sorge, am Heiligen Abend rechtzeitig daheim zu sein – zur Bescherung

94 12 92 und 95 027 in Lauscha ein- bzw. ausfahrend, Winter 1990/91

Aus dem hell erleuchteten Bahnhof geht es hinaus in die Nacht. Ein scharfer Ostwind bringt neuen Schnee.

58 1111 in Schmiedefeld, Winter 1992/93

Her(t)zensfrage

16⅔ oder 50? Diese Frage wurde vor einhundert Jahren bei der Einführung des elektrischen Zugbetriebes mit Einphasenwechselstrom in Deutschland zu Gunsten der niederen Periodenzahl – sprich Frequenz – im Tal der Ammer bei Oberammergau beantwortet. Ein Streifzug durch 100 Jahre Elektrifizierung • Von Konrad Koschinski

Am 9. Dezember 1980 rollt 169 003 mit einem Personenzug in Richtung Oberammergau durch frischen Pulverschnee bergan. Der hier vor einhundert Jahren eingerichtete Einphasen-Wechselstrom-Betrieb war in der Tat „bahnbrechend" für das heute noch in Deutschland gebräuchliche Stromsystem. Foto D. Kempf