Eisenbahn JOURNAL 5/2005

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 · Schweiz sfr 14,80 · BeNeLux € 8,65 · Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 · Finnland € 10,90
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2005

Baureihe 141

Der Nahverkehrs-Klassiker vor dem Abschied

Lokomotiv-Historie „Diesel-Jumbo" V 300 001

Anlagenplanung Mit dem Zug zum Grandhotel

4 190753 907407 04

(Füllseite)

EDITORIAL

Manches neu macht der Mai

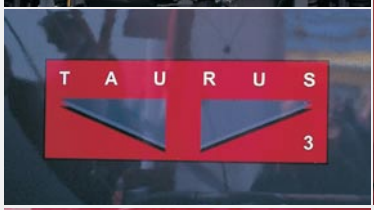
Alles neu macht der Mai. Alles? Niemals! Wo kämen wir denn da hin, wissen wir nach unserer Umfrage im Herbst vergangenen Jahres doch, dass die Rezeptur, sprich Themenmischung, unserer monatlichen Eisenbahn-Journal-Ausgaben der Geschmackspalette unter der Leserschaft in einem Maß gerecht wird, mit dem wir schon zufrieden sein dürfen. Gleichwohl ruhen wir uns gewiss nicht auf solchen Erkenntnissen aus und „feilen" vielmehr kontinuierlich an weiteren Verbesserungen des Hefts, um Ihren Wünschen und Interessen, liebe Leserinnen und Leser, noch mehr zu entsprechen – um das Eisenbahn-Journal noch attraktiver zu machen.

So freuen wir uns, Ihnen in der vorliegenden Ausgabe das Ergebnis einer Weiterentwicklung der aktuellen Seiten im Vorbildteil präsentieren zu können: Die BAHN-NOTIZEN (siehe Seite 36-45) zeigen sich in neuem Layout und renovierter Typografie – klarer strukturiert, lesefreundlicher und noch vielfältiger. Manches macht der Mai eben doch neu – und besser. Meinen wir zumindest, sind nun aber auch gespannt, was Sie von der Neugestaltung der Rubrik halten. Teilen Sie uns bitte Ihre Meinung mit – per Brief, Fax oder E-Mail (Stichwort „Bahn-Notizen"). Auf die ersten zehn Einsender wartet jeweils eine Mitmach-Prämie[1]!

Ja, und dann war da noch das bemerkenswerte Rollout der Mehrfrequenz-Reihe 1216 der ÖBB am 31. März im Siemens Lokwerk in München-Allach: Bemerkenswert deshalb, weil der neue „Taurus 3" mit maximal 6400 kW Leistung und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit sowohl unter Fahrdrahtspannungen von 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz Gleichstrom als auch unter 3kV Wechselstrom fahren kann sowie, mit verminderter Leistung, auf mit 1,5 kV Wechselstrom elektrifizierten Strecken – und damit die erste europäische AC/DC-fähige Hochgeschwindigkeits-Hochleistungsellok ist! (Näheres im nächsten EJ.)

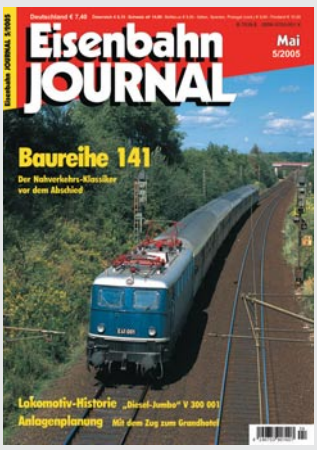
GERHARD ZIMMERMANN

[1] Rechtsweg ausgeschlossen



Rollout der 1216 001 am 31. März in München-Allach: In den Ansprachen hoben Vertreter von Siemens TS und ÖBB die moderne und für Optionen ausgelegte Technik der neuen Dreisystem-Ellok hervor. Der Hersteller bietet den „Taurus 3" unter der Bezeichnung ES 64 U4 an. (Näheres folgt in EJ 6/2005.)
FOTOS ANDREAS RITZ (5)

INHALT



TITELBILD: **Im Sommer 1956 war E 41 001 die erste Maschine aus dem gesamten Einheitsellok-Programm, die an die Deutsche Bundesbahn geliefert wurde. Nach einer langen Dienstzeit, ab 1968 als 141 001, wurde die Lok vor einigen Jahren wieder in den Ursprungszustand mit blauer Lackierung zurückversetzt und war – wiederum als E 41 001 beschildert – sogar noch eine Zeit lang im Plandienst anzutreffen. Ein eher seltener Einsatz führte die Veteranin dabei am 30. August 1997 vor E 3079 bis Göttingen. Heute ist die Lok dem Standort Koblenz des DB-Museums zugeordnet.**
FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

Vorbild

Galerie
Drängeln in Hangzhou **6**

Ellok-Porträt
„Knallfrösche" auf dem Rückzug **10**

Dampf aktuell
„Kohle für 52 1360-8" **20**

Lokomotiv-Geschichte
„Diesel-Jumbo" V 300 001 **22**

Eisenbahn & Zeitgeschichte
1939 im SVT gereist, 1945 in Güterwagen erfroren **26**

Eisenbahnen in Europa
Frühlingsgefühl an der Felsküste **34**

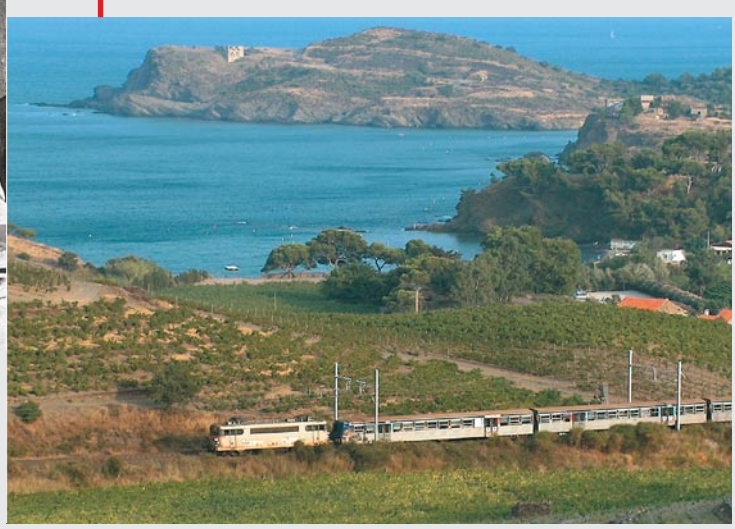
Vorbild und Modell

Besondere Gütertransporte
Ladegut: Wein, Teil 2 **46**

Besondere Gütertransporte
Weinwagen der Epoche II im Modell **52**

Eisenbahn & Zeitgeschichte:
Vom glanzvollen Schnellverkehr der DR 1939 zum Zusammenbruch des Betriebs 1945 – Fakten zum Kriegsende vor 60 Jahren • ab Seite 26

Eisenbahnen in Europa:
Wer sehnt sich nach dem langen Winter nicht nach Sonne und grüner Landschaft? Beides gibt's bereits in diesen ersten Frühlingswochen in Südfrankreich an der internationalen Magistrale Perpignan–Barcelona an der „Côte Vermeille" • ab Seite 34



Modell

Anlagenporträt H0
Im Steinachgrund **60**

Anlagenporträt H0e
Meterspur durchs Polderland **64**

Diorama
80 cm Landschaft **72**

Ladegut: Wein
Wo der Wein entladen wird / Version 1 **76**

Ladegut: Wein
Wo der Wein entladen wird / Version 2 **79**

Anlagenplanung
Mit der Elektrischen zum Grandhotel **80**

Anlagenbau-Serie Bossel–Blankenstein
Die Modell-Kleinbahn / 3 **86**

Gebäudebau
Modellbau zwischen Computer und Basteltisch **90**

Anlagenbau
Wagnis Hochgebirgsanlage **94**

Eisenbahn digital
Am Computer über den Spessart. Mit Gewinnspiel! **96**

Rubriken

Editorial **3**

Bahn-Notizen **36**

Modell-Neuheiten **54**

Bestellkarten zum Heraustrennen **99**

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

Auktionen • Börsen • Märkte **107**

Mini-Markt **108**

Fachhändler-Adressen **114**

Sonderfahrten und Veranstaltungen **117**

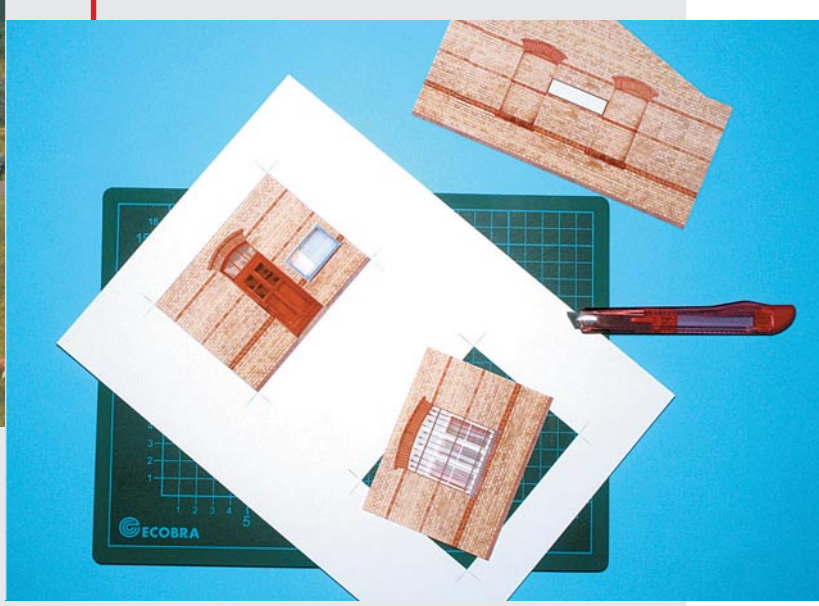
Vorschau **118**

Impressum **118**

Abbildungen dieser Doppelseite:
Walter Hollnagel/Slg. Garn, Peter Wortmann, EJ/Scholz, Frank Neubauer

Fototraum
Vor 25 Jahren liefen zwischen Sonneberg und Probstzella die letzten 95er der DR im Plandienst. Die im Heft Super-Modellbahnanlagen 1/2002 vorgestellte H0-Anlage bildet diese Zeit nach. Ihre Erweiterung • ab Seite 60

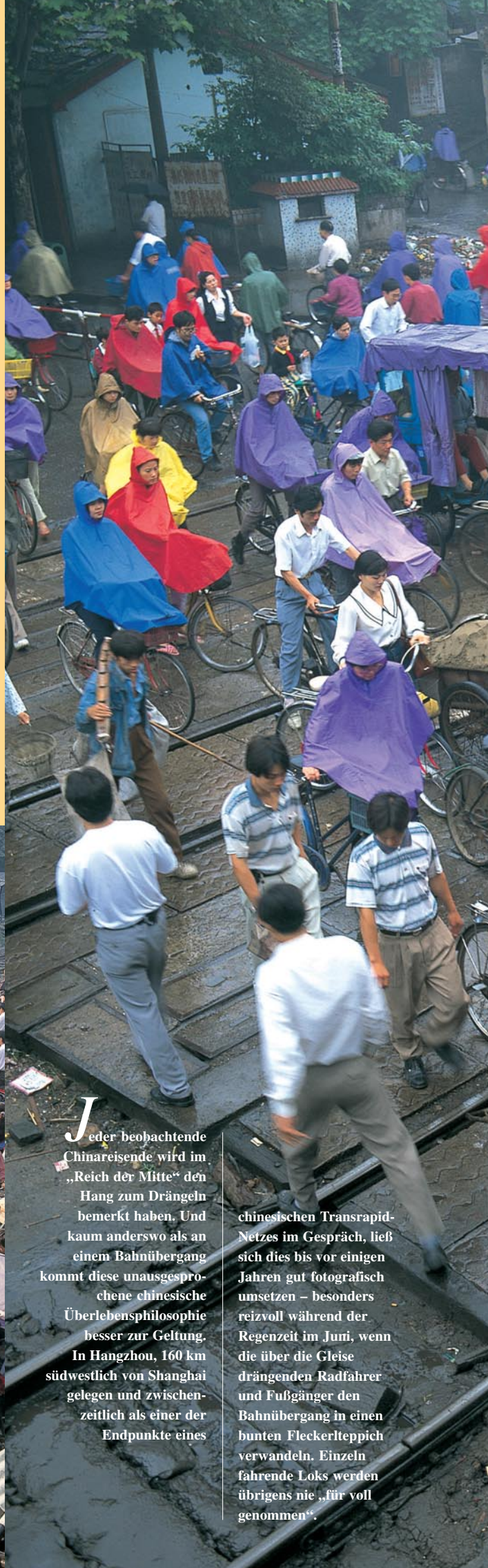
High-Tech am Basteltisch
Gebäudeselbstbau mit Hilfe von Digitalkamera und PC – gar nicht so schwer, wenn man weiß, wie es geht
• ab Seite 90



Drängeln in Hangzhou

Welcher Dampflok-Enthusiast kennt inzwischen nicht den Jingpeng-Pass der Ji Tong-Railway im Norden der Volksrepublik China! Aber wer hat sich schon einmal Eindrücke von einem **Bahnübergang** in einer chinesischen „Kleinstadt" von der Größe Hamburgs verschafft? Hier erlebt man fernöstlichen Alltag wie aus dem Bilderbuch und gewinnt dabei zudem völlig neue Erkenntnisse über die Rangordnung von Massen zwischen über 100 Tonnen und etwa 50 Kilogramm.

• Bilder von Armin O. Schmolinske



Jeder beobachtende Chinareisende wird im „Reich der Mitte" den Hang zum Drängeln bemerkt haben. Und kaum anderswo als an einem Bahnübergang kommt diese unausgesprochene chinesische Überlebensphilosophie besser zur Geltung. In Hangzhou, 160 km südwestlich von Shanghai gelegen und zwischenzeitlich als einer der Endpunkte eines chinesischen Transrapid-Netzes im Gespräch, ließ sich dies bis vor einigen Jahren gut fotografisch umsetzen – besonders reizvoll während der Regenzeit im Juni, wenn die über die Gleise drängenden Radfahrer und Fußgänger den Bahnübergang in einen bunten Fleckerlteppich verwandeln. Einzeln fahrende Loks werden übrigens nie „für voll genommen".

Fünf Bedienstete überwachen den Bahnübergang – je einer an den vier Schrankenbäumen sowie der eigentliche Schrankenwärter, der in erhöhter Position seiner Wärterbude mit landestypischer Arbeitsplatzausstattung (grüner Tee und Thermoskanne) für das Schließen der Schranke verantwortlich ist. – „Was schert uns der geschlossene Schrankenbaum?“, scheint dennoch die allgemeine Meinung der Passanten zu sein. Voller Ungeduld wird mit teils akrobatischen Manövern und wenig respektvollem Abstand zu durchfahrenden Zügen zumeist die erste Gelegenheit genutzt, um unmittelbar nach dem letzten Waggon oder nach einer rangierenden Lok die Gleise zu überqueren. Und inmitten dem – für europäische Verhältnisse an Bahnübergängen – unvorstellbaren Trubel verrichten auch noch Gleisarbeiter ihre Handarbeit.

Ob die Baureihe 141 ihr 50. Dienstjahr 2006 noch erreicht, scheint fraglich: 141 103 in Verkehrsrot mit RegionalBahn-Zug bei Natrup-Hagen (Strecke Osnabrück–Münster/Westf) im Oktober 2003.
FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

„Knallfrösche"

Den Spitznamen verdanken die Loks der **Baureihe 141** die Einsatzgebiete des Nahverkehrs-Klassikers immer kleiner, sodass den Dienst quittieren dürfte. Zurück liegen