

Eisenbahn JOURNAL

November
11/2005

Baureihe 66

in Vorbild + Modell



Ellok-Porträt: **Baureihe 151**

Historie: **Bahnknoten Wasserburg**

Anlage: **„Diehmeltalbahn“**



30 Jahre
Eisenbahn JOURNAL

Beilage:
Faksimile-Nachdruck
Ausgabe 1 von 1975

(Füllseite)

66 – 50 – 30

Ganz langsam neigt sich das Jahr nun dem Ende zu. Für den Modellbahner beginnt nun die Vorweihnachtszeit, also die Phase im Jahreslauf, in der die Versprechungen der vorangegangenen Messe(n) Wirklichkeit werden. Nun gilt es für die Modellbahnproduzenten, die Karten auf den Tisch zu legen: Geriet die angekündigte Top-Neuheit wirklich so, wie das Nürnberger Handmuster es versprach? Können Antrieb und Laufeigenschaften mit dem Äußeren mithalten?

Eine H0-Maschine, bei der Entwickler und Produzenten besonders viel Zeit hatten, ein optimales Ergebnis zu erzielen, können wir Ihnen in dieser Ausgabe erfreulicherweise vorstellen: Die 66er von Lenz. Von den Epoche-III-Fans seit langem gefordert, schließt die wohlgelungene Spätzünderin bei den Sammlern die letzte Lücke im Reigen der DB-Neubauloks. Dass diese Type – von der in Form der Lok 66 002 immerhin 50% des Bestandes erhalten sind – in diesem Jahr ihren 50. Geburtstag feiert, war von Lenz zwar sicher nicht beabsichtigt, ist aber doch ein netter Zufall.

Will man partout alle guten Dinge drei sein lassen, so kann man die 66er durchaus ein weiteres Mal mit der Zahl 50 in Verbindung bringen: Mit ihr sind die ersten 50% der in diesem Jahr fälligen H0-Großserien-Tenderloks ausgeliefert. Den Anfang machten im Frühjahr die 84 und die 75.10 von Liliput, in den nächsten Wochen zu erwarten sind die 75.0 von

Brawa, die 76 von Fleischmann sowie die 89.70 von Märklin und Trix. Dazu kommen die 61er von Märklin als nicht frei verkäufliches „Insider“-Modell sowie die 92.20 von Weinert als Bausatz. Acht formneue Tenderlok-Modelle also, trefflich geeignet für den Einsatz auf den verschiedenartigsten Modellbahnanlagen. Wäre Roco in der Lage gewesen, die 64er heuer auszuliefern, hätte es der guten Dinge sogar dreimal drei gegeben.

Wer dieses Heft nicht von hinten nach vorne durchblättert, dem wird schon auf dem Titel nicht entgangen sein, dass die Zahl drei diesmal auch für uns eine besondere Bedeutung hat: Drei-ßig Jahre gibt es das Eisenbahn-Journal mittlerweile, zählt man die unter dem Vorläufertitel „M+F Journal“ erschienenen Ausgaben mit. Das erste M+F Journal haben wir nachdrucken lassen und diesem Heft als „Geburtstagsgeschenk“ beigelegt.

Schauen Sie es sich mal in Ruhe durch – vermutlich werden Sie ebenso wie wir überrascht sein, welche Themen im Jahre 1975 die Freunde großer und kleiner Bahnen bewegten und wie weit entfernt das Bahngeschehen dieser Zeit nun schon ist. Lesenswert auch die Retrospektive Horst J. Obermayers, Journalautor von Anfang an und Verfasser unzähliger Artikel und Sonderhefte, die über die Jahre hinweg das Eisenbahn-Journal mit geprägt haben. Sie finden seinen Beitrag auf Seite 46 dieser Ausgabe.

CHRISTOPH KUTTER



TITELBILD: Wie oft hatten wir auf der Vorschauseite heuer schon das Modell der 66er von Lenz angekündigt? Zwei- oder gar dreimal? Stets trog die Hoffnung. Doch jetzt ist sie tatsächlich da und ab Seite 44 im Modell zu bewundern. Die Seiten davor sind dem Vorbild gewidmet, das vor einem halben Jahrhundert auf die Gleise der Bundesbahn rollte. Unseren eigenen 30-jährigen Geburtstag begehen wir mit einem Beitrag von Autoren-Urgestein Horst J. Obermayer sowie einem Nachdruck der ersten Ausgabe des Eisenbahn-Journals, damals noch M+F Journal genannt.

FOTO HELGE SCHOLZ

Vorbild

Galerie

Klassiker zwischen Nord- und Ostsee **6**

Ellok-Porträt

Baureihe 151: Kraftpakete der zweiten Generation **10**

Bahn-Historie

Bahnknoten Wasserburg: Gut für Schlagzeilen **22**

BAHN-NOTIZEN

ÖBB-Nostalgie mit 1110.505, DB-Lok-News, Müglitztalbahn, 169-Tag Oberammergau etc. **30**

Vorbild und Modell

Dampflok-Porträt

Baureihe 66: Wer zu spät kommt **38**

Neues Modell

66 002 von Lenz **44**

30 Jahre Eisenbahn-Journal

Markante Spuren durch drei Jahrzehnte **46**

plus Beilage:

Faksimile-Nachdruck der ersten Ausgabe von 1975



Kraftpakete der zweiten Generation

Die **151er** zählen weder zur alten noch zur neuen Ellok-Garde. Obwohl auch schon 30 Jahre alt, sind sie derzeit noch unverzichtbar • Seite 12

Gut für Schlagzeilen

In **Wasserburg (Inn) Bahnhof** treffen die Strecken Rosenheim-Mühldorf und Ebersberg-Wasserburg zusammen. Der Bahnknoten wurde wegen seiner Schienenbus-Versammlungen ebenso bekannt wie durch spektakuläre Ereignisse rundherum • Seite 22



Modell

Kommentar: Roco – sparen bis zum Umfallen?	52
Neuer Bausatz E 92.7 von Westmodel	54
Anlagenporträt H0 Die Diehmeltalbahn	56
Anlagenporträt TT Alte Liebe	64
Neues Lokmodell: Die „Wühlmaus“	70
Anlagengestaltung Am Quell des Weines	72
Fahrzeug-Umbau Vielseitiger Winzling	78
Anlagenbau „Goldener Oktober“, Folge 5 Gestaltung einer Herbstlandschaft	82
Anlagenbau „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 8 Signale für Nebenbahnen	86
Basteln: Ladung für Rocos Erzbahnwagen	90
Gebäude-Umbau Vom Schuh zum Schlumpf	92
Digital Decoder unter der Lupe: Lastgeregelte für DCC/2	96

Rubriken

Editorial	3
MODELL-NEUHEITEN	48
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVDs etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

GERHARD ZIMMERMANN, MARCUS NIEDT, HELGE SCHOLZ, GUDRUN HÖLLERER



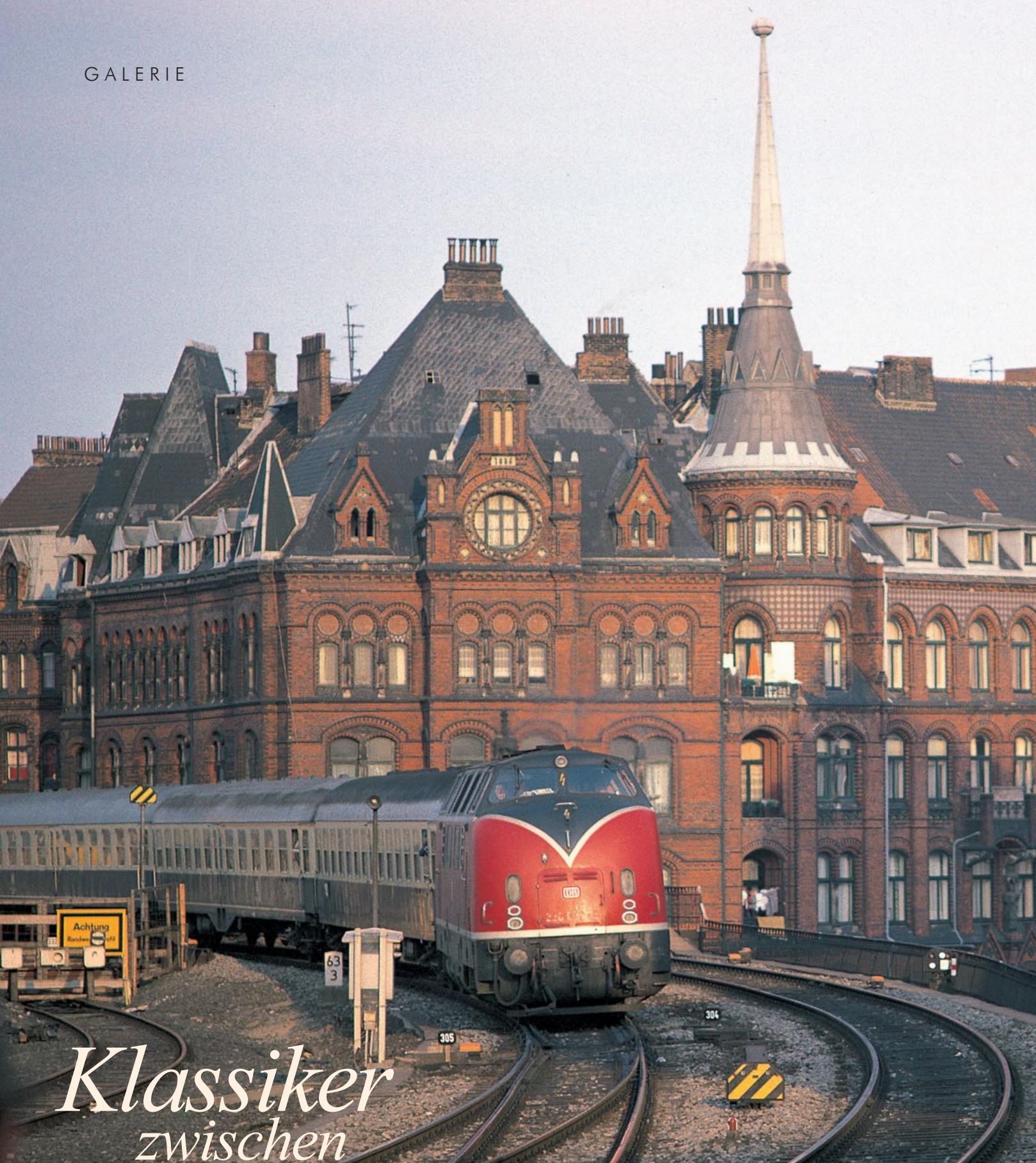
Klassische DB

1:87 – und sonst nix! Keine Kompromisse in Sachen Maßstab und Vorbildtreue gingen die Erbauer der **Diehmeltalbahn** ein. Eine bewundernswerte Segmentanlage • Seite 56

Tiefe Einblicke

Die **Verladeanlage eines Weinguts** öffnet ungewohnte Perspektiven und ist auch ohne dazugehörigen Weinberg ein reizvolles Modellbahnmotiv. Ein Bau nach Vorbild • Seite 72





Klassiker zwischen Nord- und Ostsee

Erst vor gut zehn Jahren begann **im Norden des DB-Streckennetzes** die Elektrifizierung. Damit endete die Alleinherrschaft der Dieseltraktion zwischen den „deutschen Meeren“. Geprägt haben das **einstige Diesel-Eldorado** bis Mitte der 1980er-Jahre die „Oldies“ aus den 50ern, später die Baureihe 218. Doch bald wird sich auch der „Youngtimer“ hier schon rarer machen.



Noch bis in die 1980er-Jahre waren sie zwischen Nord- und Ostsee präsent, die Triebfahrzeuge der Wirtschaftswunderjahre. Als da wären die Lübecker Großdieselloks der Baureihe V 200 sowie die Altonaer Triebwagen der Baureihen VT 08.5, VT 12.5 und VT 11.5-Triebfahrzeuge, die durchweg Eisenbahngeschichte geschrieben haben. In den frühen DB-Jahren prägten sie mit ihren runden Bauformen das Bild der modernen Eisenbahn und spiegelten das Lebensgefühl jener aufstrebenden Zeit wider.

Schließlich mussten auch sie den Weg allen alten Eisens gehen und der Baureihe 218 uneingeschränkt Platz machen. Ironie des Schicksals: Rund 30 Jahre später hat auf den nördlichsten DB-Strecken inzwischen auch die einst ungeliebte Ablösung ihre besten Einsatzzeiten längst hinter sich. Über den Hindenburgdamm nach Westerland zum Beispiel wird man die 218 schon ab dem Fahrplanwechsel im Dezember viel seltener antreffen, wenn dort die Nordostseebahn das Gros des Zugverkehrs übernimmt. Eines Tages wird dann vielleicht die NOB – ganz namengerecht – selbst der Klassiker zwischen den Meeren sein.

Neben den Großen der ehemaligen „Bundesbahn-Zunft“ gab es im Hamburger Rangierdienst in den 1970er-Jahren auch noch die Diesel-Exoten der Baureihe V 65 und die Wehrmachts-Baureihe V 20 zu bestaunen. Und rund um Husum rollte einem wie selbstverständlich der gute alte Schienenbus VT 98 über den Weg. Für alle Freunde der Dieseltraktion also geradezu „paradiesische“ Zustände.

Warum nur war man all die Jahre mit Besuchen im Norden immer so zurückhaltend, während man sich vom Süden geradezu magisch angezogen fühlte? Zugegeben, die landschaftlichen Highlights fanden (und finden) sich geographisch bedingt vermehrt im Süden Deutschlands, auch war dort die Fahrzeugdichte in jeder Hinsicht deutlich attraktiver. Dennoch hätte der norddeutsche Eisenbahnbetrieb eine gebührende Aufmerksamkeit verdient. Sei's drum, verpasst ist verpasst. Versäumtes lässt sich nicht nachholen. Wie überall hat sich im hohen Norden das Bild der Eisenbahn stark verändert. Der Charme früherer Tage ist verflogen, dem Fortschritt galt es Tribut zu zollen.

Die Entwicklung brachte schließlich für das „Land zwischen den Meeren“, wie Schleswig-Holstein wegen seiner Lage zwischen Nord- und Ostsee gerne bezeichnet wird, den langersehten Fahrdraht. Nach Flensburg und Kiel fährt man heute elektrisch. Über kurz oder lang wird dies wohl auch für die Relation Hamburg-Lübeck-Travemünde zutreffen.

Loks und Triebwagen, die Eisenbahngeschichte geschrieben haben, prägten die Dieselstrecken zwischen Nord- und Ostsee bis in die 1980er-Jahre: V 200, VT 08.5/VT 12.5 und VT 11.5 – hier in Hamburg Hbf, Kiel Hbf und Hamburg-Altona.

FOTOS UDO KANDLER (3)



Der äußerste Norden Deutschlands wird natürlich nicht alleine durch die Küsten von Nord- und Ostsee bestimmt. Auch das Küstenhinterland hat seine Reize: Die Holsteinische Schweiz zwischen Eutin und Preetz zum Beispiel lockt mit ihrer Seenplatte und ihrer lieblichen Hügellandschaft, in der die mit 168 Metern höchste Erhebung Schleswig-Holsteins, der Bungsberg, aufragt. Bei den „Verkehrsdrehscheiben“ des Nordens wäre allen voran der weithin bekannte Hamburger Hauptbahnhof von 1906 zu nennen, mit seiner unverwechselbaren mächtigen Haupthalle und dem quer über den Gleisen liegenden Empfangsgebäude. Architektonisch kaum weniger interessant ist der 1908 eröffnete Hauptbahnhof von Lübeck. Das Empfangsgebäude, ganz im Stil der Backsteingotik, bildet zusammen mit der vierschiffigen Bahnhofshalle ein imposantes Ensemble, das derzeit einer grundlegenden Sanierung unterzogen wird (vgl. EJ 10/2004).

Der verkehrsreichste Bahnhof Schleswig-Holsteins wird bis zum Abschluss der Sanierungsarbeiten aber viel von seiner Authentizität eingebüßt haben. Dennoch kein Vergleich zu dem, was einst dem Kopfbahnhof in Hamburg-Altona mit den vier leichten Stahlhallen von 1898 widerfuhr, der 80 Jahre nach Inbetriebnahme dem Erdboden gleichgemacht wurde. An derselben Stelle befindet sich heute ein nüchterner Kaufhausneubau mit integrierten Eisenbahnräumen.

Die „ewige Baustelle“ des Hauptbahnhofes der Landeshauptstadt Kiel ist seit Ende letzten Jahres nun auch wieder mit neuem Leben erfüllt. Leider blieben



Ob an den Küsten, im Hinterland oder in den „Verkehrsdrehscheiben“ – auch die Strecken im „hohen Norden“ haben ihre Reize: Auf der Marschbahn (großes Bild) befindet sich heute bereits die Baureihe 218 auf dem Rückzug, in Puttgarden (links) sind mitunter auch 232 anzutreffen. Längst vorbei sind V 200- und VT 11.5-Zeiten bei Bad Schwartau und im Bf Hamburg-Dammtor.

FOTOS MALTE WERNING, JÜRGEN HÖRSTEL, UDO KANDLER (2)





die Bemühungen um den Erhalt der in den Jahren 1899 und 1908 errichteten Hallenkonstruktion ohne Erfolg: Der Entwurf für den Neubau hat mit dem historischen Vorbild nichts gemeinsam.

Tut man sich mit Modernisierungen der Eisenbahn in Schleswig-Holstein von jeher schwer (was schon alleine die ausgesprochen späte Elektrifizierung verdeutlichen mag), so konnte dennoch einst ein ehrgeiziges Projekt

realisiert werden: Im Zuge der im internationalen Verkehr nach Skandinavien bedeutenden Vogelfluglinie Hamburg–Puttgarden–Rødby–Kopenhagen wurde am 3. April 1963 die kombinierte Eisenbahn- und Autobrücke über den Fehmarnsund in Betrieb genommen, eines der markantesten Brückenbauwerke Schleswig-Holsteins. Nur wenig später konnte seinerzeit auch der neue Bahnhof Puttgarden seiner Bestimmung übergeben wer-

den. Seither werden zwischen Puttgarden und dem dänischen Rødby die Züge mit modernen Fährschiffen trajektiert.

Bevor sich im früheren DB-Diesel-Eldorado nun auch die Baureihe 218 rar macht, sollte man dem „hohen Norden“ Deutschlands mit so interessanten Strecken wie der Vogelfluglinie nach Puttgarden oder der Marschbahn nach Westerland auf jeden Fall noch einen Besuch abstatten. **UDO KANDLER**



Nach dem Einheitslok-Programm der 1950er-Jahre gehört die **Baureihe 151** zur zweiten Generation elektrischer Neubaulokomotiven der DB. Obwohl die Sechssacher im Durchschnitt inzwischen bereits rund 30 Jahre alt sind, gehören sie trotz der momentan umfangreichen Lieferungen von Güterzugmaschinen an die DB AG noch nicht zum „alten Eisen“

• VON JÜRGEN HÖRSTEL