

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL 7/2006

Eisenbahn JOURNAL

Juli
7/2006

50 Jahre Einheits-Elloks

Fußball-WM: Bahn & Ball

Modellbahn-Branche: Märklin-Verkauf perfekt

Anlagenporträt: Romantik im Allgäu



4 190753 907407

(Füllseite)

Wir wissen, dass wir gut sind ...

Nein, keine Angst, wir sind nicht der Hybris verfallen – eher im Gegenteil. Es ist ein großes Problem aller Medienschaffenden, dass ihre Kommunikation einseitig abläuft. Sie erzählen etwas, schreiben, machen Bilder oder Filme und müssen dabei hoffen, den Geschmack des Publikums zu treffen. Auf der anderen Seite ist es immer wieder ein großes Problem dieses Publikums, das Gefühl zu haben, es bekomme in Funk, Presse und Kunst einfach etwas vorge-setzt, das an seinen Bedürfnissen und Interessen vorbeigeht. Wer kennt das nicht – den Abend vor dem Fernseher, den Wunsch, etwas Entspannendes (alternativ: Romantisches, Informatives etc.) anzuschauen und auf allen Kanälen kommt nur „Mist“ ...

Die großen Fernsehanstalten können ihr Problem relativ einfach lösen – da gibt es die Institution der „Einschaltquoten“, ein statis-tisches System, das jederzeit über die Sehge-wohnheiten informiert. Auf Grundlage der so erhobenen Zahlen werden Programmschei-dungen getroffen, Straßenfeger wiederholt und Serien abgesetzt. Dies trifft nicht immer den Geschmack des Einzelnen, aber im Großen und Ganzen scheint es zu passen. Früher oder später ist für jeden etwas dabei, denn zumindest die Öffentlich-Rechtlichen mit ihren Ablegern haben den gesetzlichen Auftrag, die Programm-vielfalt sicherzustellen und auch Exotenthemen zu behandeln.

Die Presse hat's nicht ganz so einfach – da gibt es zwar die Verkaufszahlen, mal besser, mal weniger gut, aber die beziehen sich immer auf eine komplette Publikation. War es nun der aktuelle Themenmix, der die Leser in Scharen zum Blatt getrieben hat? Oder doch das Ti-telbild? War es die Enttäuschung von der vor-

hergehenden Ausgabe, die die Interessenten vom Erwerb der aktuellen Auflage abgehalten hat? Diese Fragen sind schwer zu beantworten. Sicherlich geben Leserbriefe einen kleinen Einblick in die Seele des Konsumenten, ihnen eine repräsentative Aussage abzugewinnen, ist jedoch nur in Einzelfällen möglich. Ein guter Weg, als Verlag Antworten auf Fragen ähnlich den oben gestellten zu erhalten, sind Leserumfragen. Der Haken bei der Sache: enormer Aufwand und die Ergebnisse sind relativ pauschal, beziehen sich auf die Publikationsreihe im Allge-meinen, benennen nur die große Tendenz. Trotzdem haben wir das schon getan und werden es auch wieder tun. Und daher wissen wir auch, dass das, was wir anbieten, Ihnen als Leser des Eisenbahn-Journals im Großen und Ganzen gefällt.

Nun sind wir Redakteure und unsere Autoren damit noch nicht so ganz zufrieden. Wir wünschen uns ein konkretes Feedback für das eigene Tun! Detailliert, auf den Punkt gebracht. So ähnlich wie die „Quote“ beim Fernsehen. Uns interessiert, was Sie über jeden einzelnen Artikel in unserem Heft denken. In der Schule verteilt ein Lehrer Noten für die Leistungen seiner Schüler. Nun wollen wir etwas lernen, sind also Schüler. Sie – die Lehrer – geben uns Noten für unser Tun, von eins bis sechs, von sehr gut bis ungenügend. Sie haben so die direkte Möglichkeit, auf die Themen und Inhalte des Ei-senbahn-Journals Einfluss zu nehmen – welcher Leser würde sich so etwas nicht öfter wünschen?

TOBIAS PÜTZ

P.S.: Und so geht's: Tragen Sie auf der nächsten Seite – In-haltsübersicht – Ihre Noten in die gelben Kästchen ein. Senden Sie eine Fotokopie der Seite per Fax an die 081 41 - 53481 33 oder per Post an die VGBahn, Redaktion EJ, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck. Oder Sie besuchen unsere Seite im Internet unter www.eisenbahn-journal.de/umfrage/ und geben dort Ihre Bewertung ein. Sie können, wenn Sie dies wünschen, anonym an unserer Umfrage teilnehmen.

P.P.S.: Selbstverständlich loben wir einige kleine Preise für die Umfrage-Teilnehmer aus. Die abgegebenen Bewertungen haben keinerlei Einfluss auf die Ziehung, die Gewinner werden per Los ermittelt, benachrichtigt und mit ihrem Gewinn im EJ veröffentlicht. Für die Teilnahme notieren Sie auf Ihrem Bewer-tungsbogen bitte Name, Anschrift, Telefonnummer und eMail-Adresse.

Die Preise sind wirklich nicht groß, nur ein paar Wagen und Bausätze. Wir sind nämlich überzeugt, Sie sagen uns Ihre Meinung gerne und nicht nur, weil es etwas zu gewinnen gibt beim EJ ...



TITELBILD:
Von Mitte der 1950er Jahre an bildeten E 10, E 40, E 41 und E 50 über einen langen Zeitraum das Rückgrat der elek-trischen Traktion bei der Bundesbahn. Unser Beitrag zum 50-jährigen Jubiläum porträtiert die Einheitselloks noch einmal in allen Facetten – ab Seite 12!

FOTO: REINHOLD PALM

Rund um St. Magdalena

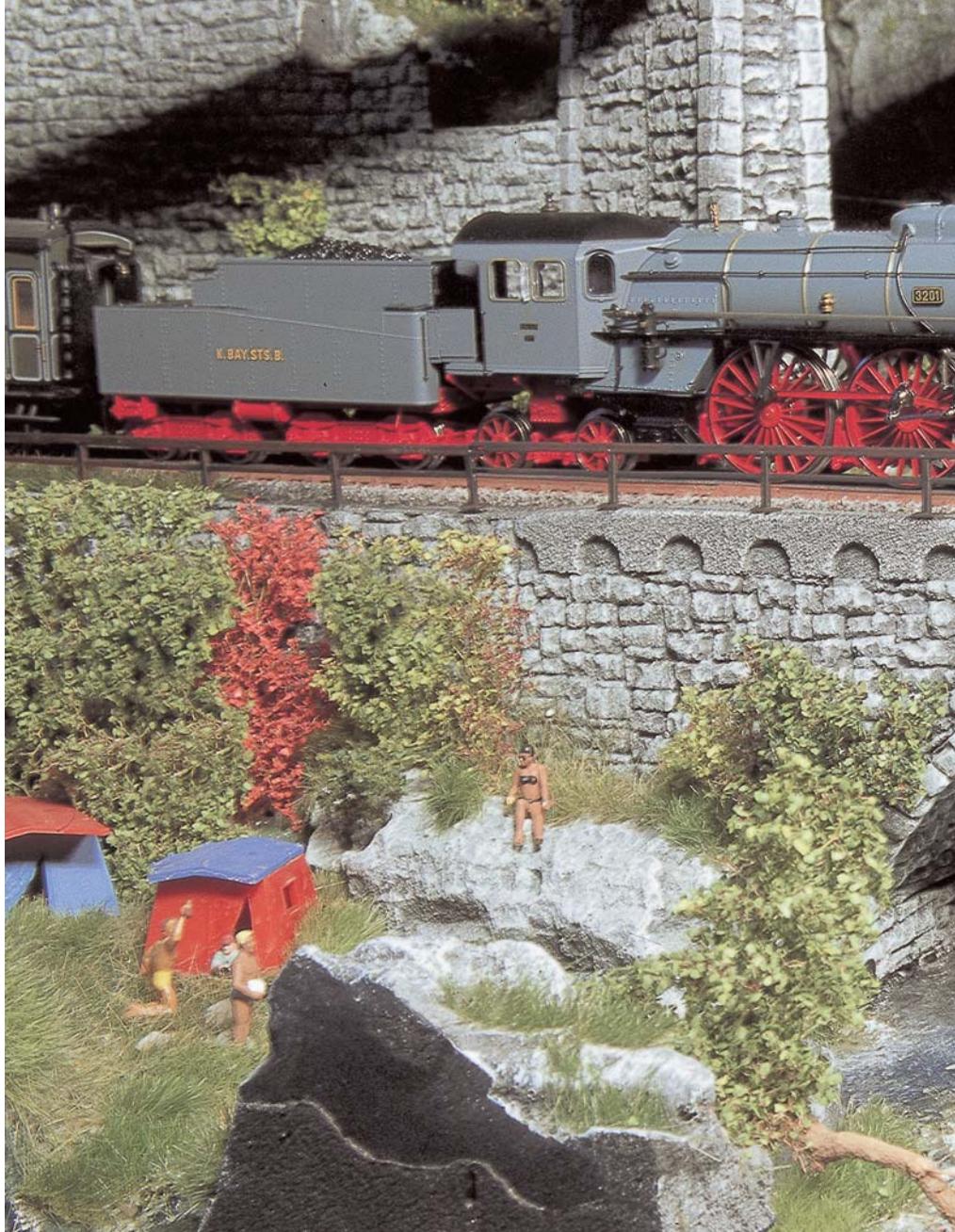
Nur wenige Zubehörhersteller leisten sich den Bau von Ausstellungsanlagen. Eine Ausnahme macht Noch. 2005 hat die Firma eine H0-Anlage fertigen lassen. Ergebnis: ein attraktiv gestaltetes Raumwunder auf nur 2 x 1 m mit relativ langen Fahrstrecken.

Anlagenporträt
➔ ab Seite 62

Fußball-WM

Es ist soweit: In Deutschland regiert derzeit das runde Leder. Dabei engagiert sich die DB AG als offizieller WM-Partner der FIFA. Züge, Bälle und Starkicker – gar nicht so außergewöhnlich, wie ein kleiner Exkurs in die Bahn- und Fußballhistorie zeigt.

Thema des Monats
➔ Seite 8-11



Dampf und Diesel am Neckar

Eigentlich wollte Jürgen A. Bock im Juli 1965 Urlaub in Eberbach machen. Eigentlich. Doch auf der Bahnfahrt von Heidelberg zum Zielort witterte der Eisenbahnfotograf in Neckargemünd reiche Beute für seine Leica. Wie unser Bilderbogen zeigt, zurecht!

Historie
➔ ab Seite 30

NBS Nürnberg–Ingolstadt eröffnet

Nach der offiziellen Eröffnung am 13. Mai 2006 startete auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt zum „kleinen“ Fahrplanwechsel Ende Mai der Vorlaufbetrieb. Wir werfen einen Blick auf den Verkehr der „alten Routen“ und die Details der NBS

Moderne Bahn
➔ ab Seite 40

H0-V 200 von Roco „digitalisiert“

Vor zwei Jahrzehnten brachte Roco zur Freude der Epoche-III-Fahrer die V 200 in H0 auf den Markt. Noch immer macht dieses Modell gerade im Anlagenbetrieb eine gute Figur, sodass es sich lohnt, die Technik auf den Stand der Zeit zu bringen.

Umbauvorschlag
➔ ab Seite 72



Kopf- und Seitenrampe

Nach der Darstellung des direkten Verladens zwischen Straße und Schiene mittels Ladeleis und Kran ist diesmal eine Einrichtung an der Reihe, mit der man unter anderem ganze Fahrzeuge niveaugleich auf Wagons verladen kann: die Rampe.

Anlagengestaltung

➔ ab Seite 80

VORBILD UND MODELL

- **Lokjubiläum: 50 Jahre DB-Einheits-Elloks**
Kästen und Bügelfalten 12
E 10 & Co. im Modell – Marktübersicht 26
- **Baureihe 19 Reko**
Als XX gekommen, 19⁰ gewesen, als 04 gegangen 50
Die Reko 19⁰ als H0-Modell 53

VORBILD

- **Galerie: Berlin Hauptbahnhof**
Ein strahlender Glaspalast 6
- **Thema des Monats: Fußball-WM**
Bahn und Ball 8
- **Historie: Dampf und Diesel am Neckar**
Damals in Neckargemünd 30
- **Firmenhistorie: MAN (Teil 2)**
Diesellok-Pionier am Umdenken 36
- **Moderne Bahn: NBS Nürnberg – Ingolstadt eröffnet**
Bayerns schnellste Schiene 40
- **Schmalspur aktuell: Auftakt in Mügeln**
Frühlingsdampf mit Hürden 48

MODELL

- **Neuheiten des Monats**
98⁷⁰ von PMT, 146¹ von Fleischmann u.v.m. 54
- **Modellbahnbranche aktuell: Märklin-Verkauf**
Drei gegen den Rest der Welt 60
- **Anlagenporträt: Rund um St. Magdalena**
Romantisches Raumwunder 62
- **Digitalumbau: H0-V 200 von Roco**
Dieselndes DB-Flaggschiff 72
- **8. Modellbau-Wettbewerb, Folge 20: Nebenbahn-Betrieb**
Romantik auf zwei Ebenen 76
- **Anlagengestaltung: Kopf- und Seitenrampe**
Güter auf Niveau 82
- **Anlagengestaltung: Sägemühle mit Teich**
Am Teich vom Seemüller 88
- **Digital: Intellisound-Module neu bespielen**
Neue Klänge 92
- **Digital: Decoder – Märklin/Motorola geregelt**
MM-Decoder: Die Originalen 96

RUBRIKEN

- Editorial 3
- Bestellkarten zum Heraustrennen 99
- Mini-Markt 104
- Auktionen, Börsen, Märkte 109
- Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc. 110
- Fachhändler-Adressen 113
- Sonderfahrten und Veranstaltungen 117
- Vorschau & Impressum 118





Ein strahlender Glaspalast

In einer grandiosen Lichtinszenierung gipfelte am 26. Mai die Eröffnungsfeier für den neuen Berliner Hauptbahnhof, das Spektakel lockte gut 300 000 Zuschauer an die Spreeufer. Hunderttausende Schaulustige drängelten sich am Folgetag auf allen Ebenen des Bahnpalasts, die zwischen Gesundbrunnen und Südkreuz eingesetzten „Tunnel-Shuttles“ (Triebzüge der Baureihen 424 und 425; kleines Bild) waren zum Bersten voll. Der reguläre Betrieb mit täglich 164 Fern- und 314 Regionalzügen begann am 28. Mai weitgehend problemlos (siehe auch EJ 5/2006). TEXT UND FOTOS: KONRAD KOSCHISNKI

Bahn und Ball

FUSSBALL-WM. Es ist so weit: Einen Monat lang regiert derzeit in Deutschland das runde Leder. Auch die DB AG leistet einen Beitrag zum Gelingen des erstrangigen Events und tritt als offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister der FIFA an. „Wir sind am Ball“, lautet das Motto der Bahn, die wie selten zuvor ein sportliches Großereignis zum Zugpferd der eigenen Publicity macht. Denn rund 10 000 WM-Sonderzüge sind längst nicht alles, auch im Marketingbereich setzt die DB auf Fußball total. Züge, Bälle & Starkicker – gar nicht so außergewöhnlich, wie ein kleiner Exkurs in die Bahn- und Fußballhistorie zeigt.

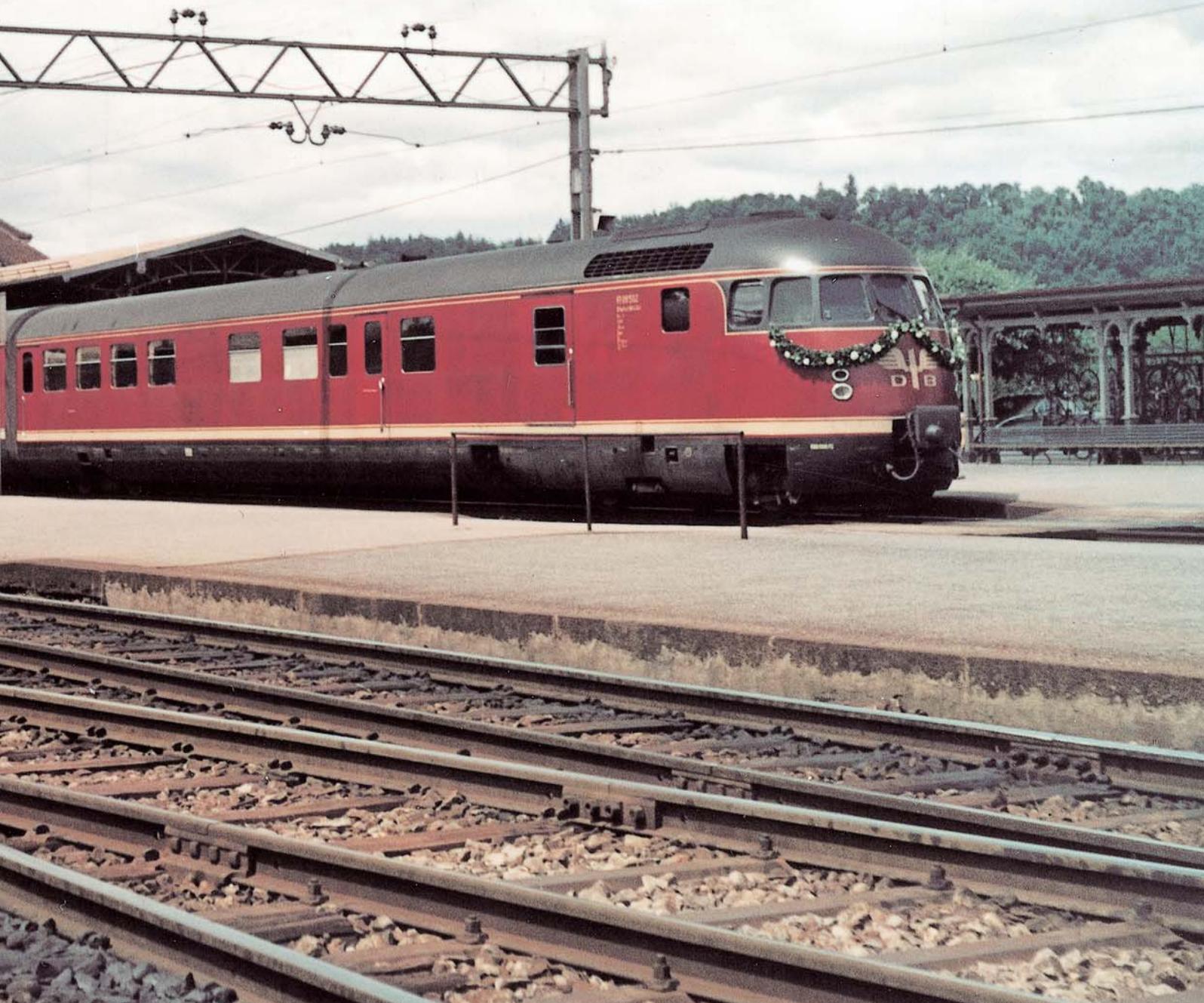


„Wir sind am Ball“, lautet die Devise von Bahn-Chef Mehdorn. Sämtliche ICE-Züge rollen als WM-Botschafter durchs Land und weisen die DB als nationalen Förderer des Turniers aus.





Ein Triumphzug im wahrsten Sinne des Wortes: Nach dem sensationellen 3:2-Sieg gegen Ungarn im Endspiel der Fußball-WM 1954 in der Schweiz begibt sich die deutsche Nationalmannschaft im Sonderzug auf die Heimreise. Der geschmückte VT 08 trägt die Aufschrift „Fußball-Weltmeister 1954“ – hier bei der Abfahrt am 5. Juli 1954 in Spiez am Thuner See (großes Bild). Auf der Fahrt über Singen, Lindau und durchs Allgäu sorgen jubelnde Menschenmassen für teilweise chaotische Zustände in den Bahnhöfen, z.B. in Fürstenfeldbruck (Bild links). Bei der Ankunft in München hält der Spielführer der deutschen „Helden von Bern“, Fritz Walter, den Weltmeister-Pokal stolz aus dem Zugfenster (Bild Mitte). Noch im Abteil begrüßt Kanzler Konrad Adenauer Bundestrainer Sepp Herberger und überbringt seine Glückwünsche zum Titelgewinn. – Mit dem „Wunder“ vom Berner Wankdorf-Stadion hatte die junge BRD emotional ihre wahre Geburtsstunde ... FOTOS: VM NÜRNBERG (2), REINHOLD PALM, EJ-ARCHIV, DB AG





Gediegen im Zug reisten die deutschen Nationalspieler in den 1930er Jahren zu Länderspielen. So auch zum Spiel gegen Ungarn am 24.9.1939 in Budapest, das 1:5 endete. Dabei waren u.a. der legendäre Fritz Szevan von Schalke 04 (Mitte) und ein gewisser Helmut Schön (links), der spätere Bundestrainer.



Fußballmannschaften einzelner Betriebszweige oder -abteilungen wurde früher von der Bahn selbst durchaus große Bedeutung zuerkannt – hier eine Aufnahme vom 18.1.1958, als auf dem Sportplatz von Lok Oberspree in Berlin-Schöneweide eine Elf vom Ministerium für Verkehr gegen das Team vom Oberbauwerk Köpenick antrat.

Mehr als einmal konnte im Bahnhof Kaiserslautern in den 1950er Jahren die Ankunft einer siegreichen „Lauterer“ Elf gefeiert werden. 1953 z.B. kehrte der 1. FCN nach einem 4:1-Endspielsieg gegen den VfB Stuttgart in Berlin als deutscher Meister zurück in die Pfalz, voran Fritz Walter.



Gemeinhin assoziiert man bei den heutigen Fußballstars in Sachen Verkehrsmittel entweder die neuesten PS-Boliden aus Ingolstadt, Dingolfing und Zuffenhausen, einen supermodernen Mannschaftsbus oder das Flugzeug. Spätestens seit dem Confederations Cup, der im vergangenen Sommer in Deutschland ausgetragen wurde, kann man sich hochdotierte Kicker aber auch unter normal sterblichen Bahnreisenden vorstellen. Die deutsche Nationalmannschaft wählte damals nach dem 4:3-Sieg gegen Australien in Frankfurt a. Main den ICE für die Fahrt zum nächsten Spiel in Köln, wo Tunesien mit 3:0 bezwungen wurde.

Was für die DFB-Auswahl ein zunächst außergewöhnlich erscheinendes Novum war,

ist das Team vom derzeitigen Zweitligisten SC Freiburg bereits seit Mitte der 1990er Jahre gewohnt. Wenn möglich, gibt man seither bei Reisen zu Auswärtsspielen der Bahn den Vorzug vor Bus oder Flugzeug. Auch die Bundesliga-Profis von Hertha BSC Berlin haben inzwischen das Bahnfahren als gelegentlich günstigere Alternative entdeckt.

Wieder entdeckt, sollte man vielmehr sagen. Denn in der Frühzeit des regelten organisierten Spielbetriebs im Fußballsport zu Beginn des vorigen Jahrhunderts waren die Mannschaften bei ihren Reisen zwangsläufig auf die Eisenbahn angewiesen. In jener Zeit nach dem ersten offiziellen Länderspiel einer deutschen Auswahl, das am 5. April 1908 mit einer 3:5-Niederlage gegen die Schweiz

endete, und der Austragung der ersten deutschen Fußballmeisterschaft in den Jahren 1902/1903, die der VfB Leipzig mit 7:2 im Endspiel gegen DFC Prag für sich entschieden hatte, führen sowohl Nationalspieler als auch die Mannschaften der großen, überregional aktiven Vereine sowie natürlich mitreisende Zuschauer mit dem Zug. Mitunter wurde aber auch schon mal das seinerzeit noch unübliche Flugzeug benutzt. So flog im Jahr 1924 der damalige Nationaltorwart Heiner Stuhlfauth, nachdem er zunächst einige Utensilien vergessen hatte, seinen mit der Bahn reisenden Kameraden vom 1. FC Nürnberg hinterher. Trotz widriger, wetterbedingter Umstände, schildert Christoph Bausenwein in seiner Torhüter-Hommage „Die letzten Männer“, fand die Nummer eins mit der „fränkischen Bierruhe“ dabei Gefallen am Flugverkehr, sodass Piloten für Stuhlfauth bald ebenso gewohnte Weggefährten wurden „wie die Oberkellner fast sämtlicher Speisewagen auf allen deutschen Bahnstrecken“.

Ausgelassen und feuchtfrohlich wie heutzutage im Mannschaftsbus trat man nach sieg-



Zu Reichsbahnzeiten gab die Bahn eine eigene „Turn- und Sport-Zeitung“ heraus. Schwerpunkt der Ausgabe vom November 1930 waren Fachbeiträge zum Fußballsport.



Sonderzugfahrpläne, die verschiedene Szenarien von Spielpaarungen der deutschen Elf bis hin zum – letztlich erreichten – Finale berücksichtigten, hatte die Bundesbahn zur WM 1974 vorbereitet.