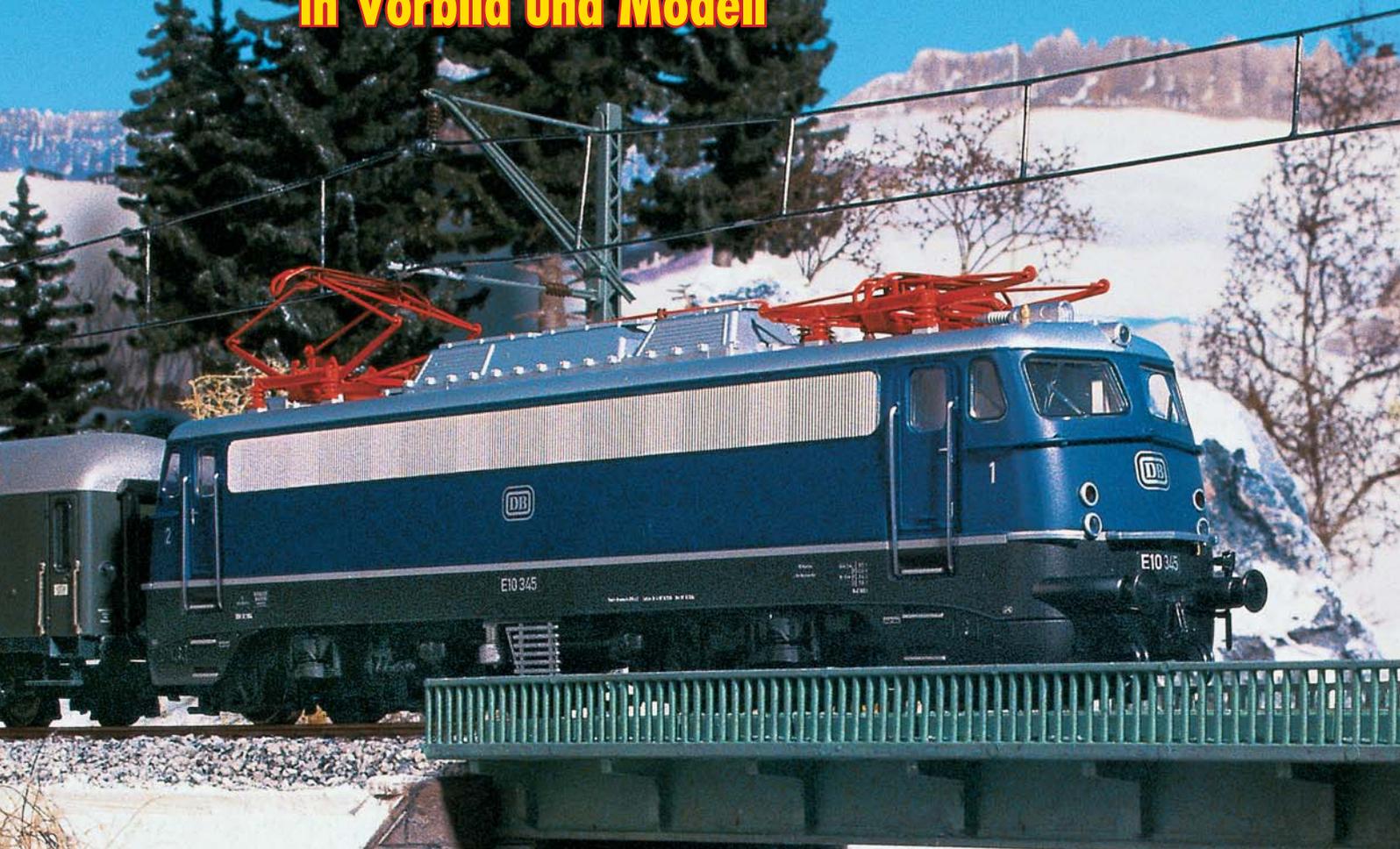


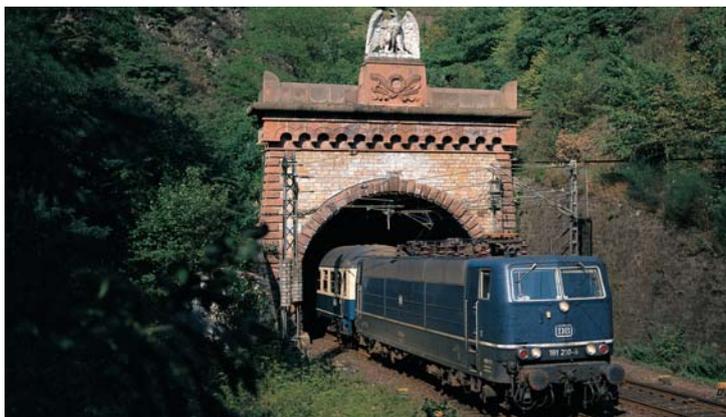
Eisenbahn JOURNAL

Bügefalten-E 10 in Vorbild und Modell



- Von Epoche 3 zu 4: Damals in Lauda • Anlagenporträt: Bundesbahn pur – der Hammer von Köln • EJ-Modellbau-Wettbewerb: Die Sieger-Anlagen
- Vorbild & Modell: G1D 21 – die Donnerbüchs-Vorläufer

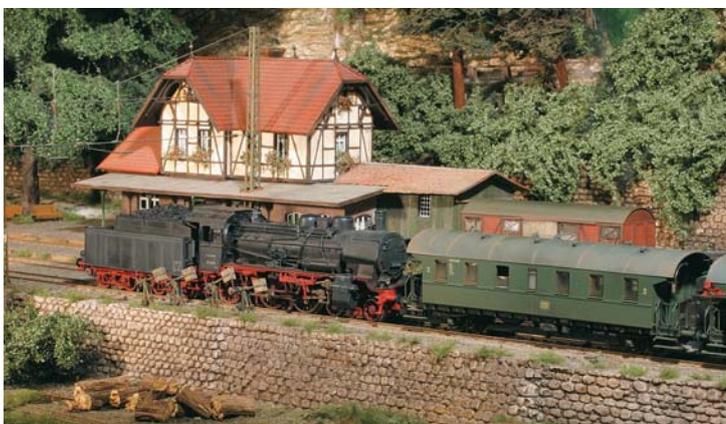
(Füllseite)



Strukturhistorie: Des Kaisers Tunnel → 12



Historische Fototour: Damals in Lauda → 26



Anlagenporträt: Der Hammer von Köln → 58



EJ-Modellbauwettbewerb: Die Gewinner-Anlagen → 90

VORBILD

Bilder des Monats

Alt und neu, Allgäu-Winter, Harzer Bergziege 4

Strukturhistorie

Des Kaisers Tunnel 12
Die Heldentat des August Vochtel 22

Regionalverkehr München–Nürnberg

Die schnellste Regio-Achse 24

Historische Fototour

Damals in Lauda 26

Schweiz

Zentralbahn „aufgegleist“ 34

VORBILD & MODELL

„Bügefalten“-E 10

Einheitstyp mit zwei Gesichtern 36
Märklin-„Bügefalte“: Das zweite Gesicht 38

CiD 21

Der Meistgebaute 40
Donnerbüchs-Vorläufer im Modell 43

19 1001

Eleganter Exot 44
Die V 8-Dampflok 48

MODELL

Neuheiten des Monats

141er von Fleischmann, Fichten von Busch u.v.m. 50

Anlagenporträt Dreimühlentalbahn

Der Hammer von Köln 58

Wettbewerbsanlagen / Folge 1

Viel los in Huglfing 68

Fahrzeugbau: „Big Blow“ in Z

Detaillierter Pappkamerad 74

Anlagengestaltung: Winter

Winter am Bahndamm 76

Anlagenbau: Laderampe

Preußischer Frühling / Folge 4 82

Anlagengestaltung: Römerstraße

Geschichte im Garten 86

8. Modellbauwettbewerb: Ergebnis

Die Gewinner-Anlagen 90

Basteltipps

Lokliege für N • Ausgesummt 94

RUBRIKEN

Forum: Leserbrief/Umfraage-Preisträger 10
Bahn & Medien 96
Mini-Markt 98
Auktionen, Börsen, Märkte 104
Fachhändler-Adressen 106
Sonderfahrten und Veranstaltungen 108
Jahresinhaltsverzeichnis 2006 110
Vorschau & Impressum 114

FOTOS: U. KANDLER, J. A. BOCK, H. SCHOLZ, J. KUPPERSCHMIDT; TITEL-FOTO: B. KAISER

Einer kommt, einer geht ...

Jahreswechsel 2006/2007: Die am 14.12.1965 abgenommene 141 400 trifft wenige Tage nach ihrem 41. „Geburtstag“ auf die nagelneue, Anfang Dezember 2006 „geborene“, 185 575. Während die eine gerade ihre allerersten Fahrten hinter sich gebracht hat, hat die andere kurz vor dem Jahresende ihre vermutlich allerletzten Fahrten absolviert ... – der Lauf der Zeit.

FOTO: ALBERT HITFIELD









Winterzauber im Allgäu

Mal früher, mal – wie im aktuellen Winter – später präsentiert sich die Landschaft im Allgäu alljährlich im prächtigen Winterkleid. Zauberhaft verschneit zeigte sich zum Beispiel die Kulisse der Oberstdorfer Alpen am 1. März 2005, als 234 467 den IC 2085 Hamburg-Altona–Oberstdorf seinem Ziel entgegen schiebt. Unabhängig davon, ob sich die Klimaprognosen bezüglich der künftigen Schneesicherheit in den Alpen bewahrheiten oder nicht, werden Einsätze von Großdieselloks im hochwertigen Reisezugverkehr immer seltener und damit auch die Wahrscheinlichkeit, eine solche Zuggarnitur in prächtiger Winterlandschaft beobachten zu können.

FOTO: UDO KANDLER

Flotte Harzer Bergziege

Auf letzten Höhenzügen strebt im schneekalten März des Jahres 2005 ein Züglein der Selketalbahn mit der Lok 99 6001 auf windungsreicher Spur seinem Endpunkt Gernrode entgegen. Heute rollt man bekanntlich weiter hinunter ins offene Land bis zum Städteschmuckstück Quedlinburg. Somit verlängerte sich die tägliche Gipfel-Tal-Tour um einige Kilometer mit nunmehr insgesamt 783 Steigungshöhenmetern. Doch eine bullig-kleine Bergvagabundin wie die 99 6001, die schnellste HSB-Dampflokomotive, meistert als wendiger C-Kuppler mit kräftigen 540 PS auch solche Anstrengungen Tag für Tag problemlos. FOTO: WOLFGANG MATUSSEK





Betr.: EJ 12/2006

Rundum-Lob fürs Heft

Gratulation zu diesem außergewöhnlichen Eisenbahnheft. Eine Eisenbahn- bzw. Modellbahnzeitschrift mit einem solch gelungenen Inhaltspaket habe ich (im „fortgeschrittenen“ Alter) noch nicht in der Hand gehabt. Mit dieser wunderschönen und informativen EJ-Ausgabe haben Sie die Messlatte ganz schön hoch gelegt. Das baut beim wissbegierigen Leser eine enorme Erwartungshaltung auf und eine Steigerung wird wohl schwierig. Damit haben Sie sich (und ebenso natürlich Ihre Konkurrenz) ganz schön unter Druck gesetzt. Aber machen Sie nur so weiter, damit diese Ausgabe kein „Eintagskücken“ war. Dazu drücke ich Ihnen, auch im eigenen Interesse, die Daumen.



Hans Dieter Rolef, Euskirchen

Diverse Anmerkungen

Ein paar detaillierte Kommentare zu einzelnen Artikeln in EJ 12/2006. **Damals in Marburg:** Im Hinblick auf die modellbahnerische Anwendung wäre es schön gewesen, wenn der große Zugbildungs-Spezialist noch den einen oder anderen Reihungsplan hinzugefügt hätte. **Kesseltreiben:** Sooo detailliert bräuchte ich das nicht zu wissen. **Versauen trauen:** Hier hätte ich mir vom Autor eine ausführlichere Darstellung gewünscht, wie genau er die „Versauung“ durchgeführt hat (evtl. mit Fotos). **Die lang Vermisste:** Ich selber habe die „lang Vermisste“ nicht wirklich vermisst, denn Märklin/Trix ist trotz aller Bemühungen immer noch nicht da, wo andere schon längst über alle Berge sind (Beispiel: die berühmt-berichtigten Sechskant-Muttern zur Befestigung der Steuerung). **Auf grauer Städte Mauern:** Dieser Artikel war für mich das Highlight des Monats. Zwar war ich auf die Internet-Recherche von Reklame-Bil-

Hans Dieter Rolef, Euskirchen

Diverse Anmerkungen

Ein paar detaillierte Kommentare zu einzelnen Artikeln in EJ 12/2006. **Damals in Marburg:** Im Hinblick auf die modellbahnerische Anwendung wäre es schön gewesen, wenn der große Zugbildungs-Spezialist noch den einen oder anderen Reihungsplan hinzugefügt hätte. **Kesseltreiben:** Sooo detailliert bräuchte ich das nicht zu wissen. **Versauen trauen:** Hier hätte ich mir vom Autor eine ausführlichere Darstellung gewünscht, wie genau er die „Versauung“ durchgeführt hat (evtl. mit Fotos). **Die lang Vermisste:** Ich selber habe die „lang Vermisste“ nicht wirklich vermisst, denn Märklin/Trix ist trotz aller Bemühungen immer noch nicht da, wo andere schon längst über alle Berge sind (Beispiel: die berühmt-berichtigten Sechskant-Muttern zur Befestigung der Steuerung). **Auf grauer Städte Mauern:** Dieser Artikel war für mich das Highlight des Monats. Zwar war ich auf die Internet-Recherche von Reklame-Bil-



dern auch schon selbst gekommen (auch politische Plakate sind da ein spannendes Thema), jedoch liefert mir Bruno Kaiser genau noch die Info, wie man diese selbst gefundenen Reklame-Bilder optimal weiterverarbeitet (inkl. wirklich ausgezeichnete Tipps zur Verwitterung). Großes Lob!!
Dr. Randolph Mock, Hohenbrunn

„Schnelle 23“

Schlechte Note für den Beitrag „Schnelle 23“, weil er überwiegend uninteressante Statistik enthält. Wer das wissen will, kauft ein Spezialheft. Ein Artikel muss auch unterhaltsam und einprägsam sein.

Ulrich Wengenmayr, Friedberg/Bay.



Mach mehr aus »Herbede«!

Kibris Kohlenzeche

Ich habe ca. 40 Jahre im Steinkohlenbergbau an der Ruhr gearbeitet, u.a. auch auf Herrn Knippers Vorbildzeche Herbede; die entsprechenden Abläufe sind mir damit sehr vertraut. Die Argumentation für den Umbau des Kibri-Bausatzes ist schlicht falsch. Es gab sehr viele Zechen, die ein eigenes Gebäude für die Kohlenverladung besaßen. Diese Gebäude waren an die Wäsche angebaut bzw. über Bandbrücken mit der Wäsche verbunden. Es fehlt eigentlich im Angebot von Kibri nur dieses Gebäude. Auch die Aussage über den architektonischen Schnickschnack ist einfach verkehrt. Die Zechenbauten im Zeitraum 1860–1900 wurden sehr oft an „Ritterburgen“ angelehnt (Zechen wie Adolph von Hansemann oder Zollern 2/4 in Dortmund belegen dies). Auch die Aussage über die Schachthalle ist nicht richtig. Zum einen kann der Turm einen Malakowturm darstellen, der später um ein Stahlstrebengerüst ergänzt wurde (z.B. Zeche Alte Haase oder Schacht 2 der Zeche Prosper); zum anderen ist die Gestaltung der Schachthalle von der Art der Förderung abhängig, also ob Wagen- oder Gefäßförderung. Aus Kibris Bausatz lässt sich durchaus ein den Gegebenheiten einer Zeche entsprechendes Modell bauen. Allerdings hat der Bausatz einige Unstimmigkeiten, z.B. die Betonstützen für die Streben (die Lage im Maschinenhaus und die Größe sind unsinnig). Positiv ist jedenfalls das Bestreben, ein akzeptables Modell eines Bergwerks zu liefern. Peter Köhler, per E-Mail

„Tanzmaus“ tritt kürzer

Der Beitrag zum Abschied der Elloks der Baureihe 143 aus Stralsund und zum Einsatz des „Flirt“ ist total falsch. Die Informationen entsprechen nicht der realen Faktenlage. Thomas Schober, Berlin

Antwort d. Red.:

Stimmt! Für den Beitrag hatten wir leider in der Tat einen Text mit fehlerhaften Informationen erhalten. Berichtigungen folgen in der nächsten EJ-Ausgabe.

Betr.: EJ-Sonderausgabe 3/2006 Akku-Triebwagen

„Akkus“ im Modell

Zunächst einmal möchte ich Ihnen für diese hervorragende Sonderausgabe danken. Das Heft kann man mehrmals in die Hand nehmen und darin „schmöckern“. Hinsichtlich Ihrer Modellvorstellung auf den Seiten 84/85 möchte ich anmerken, dass die AG Marienberg und Meißen im DMV der DDR nicht nur einen zweiteiligen, sondern auch einen dreiteiligen Bausatz mit einem langen Mittelwagen produziert hat. Das Modell habe ich einst für meine TRIX Express-Anlage mit einem Motor ausgerüstet. Es fährt noch heute gut. R. Dombrowski, per E-Mail

Die Gewinner unserer Inhalts-Benotung in EJ 12/2006:

- Wolfgang Gemmerich, Nauheim; Sabine Lenz, Schwäbisch Hall; Hans Oostinjen, Utrecht (Niederlande); Gerd Stefanzl, Parschlug (Österreich); Uwe Ukowski, Friedberg / Hessen