

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

September 2007

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15

Schweiz sfr 14,80

Belgien, Luxemburg € 8,65

Niederlande € 9,50

Italien, Spanien,

Portugal (con.) € 9,60

Finnland € 10,90

Norwegen NOK 87,00

NEUES ANLAGEN-BAUPROJEKT

Kleines Raumwunder

HISTORIE

Ruhrgebiets-Elektrifizierung

ANLAGENPORTRÄT

Fahrspaß in H0-Epoche III Abends auf der Waldbahn

MODERNE BAHN

20 Jahre Baureihe 120.1 Projekt Katzenbergtunnel

ANLAGENGESTALTUNG

Bewegtes Wasser



(Füllseite)



Thema des Monats: 20 Jahre Baureihe 120.1 ➔ 16



Historie: 50 Jahre Ruhrgebiets-Elektrifizierung ➔ 38



Anlagenporträt: Zwölf Quadratmeter Spaß ➔ 64



Landschaftsgestaltung: Bewegtes Wasser ➔ 94

VORBILD

Bilder des Monats

„Adler“ in Pflege: Es geht voran	4	☐
Die letzte Fahrt ...	6	☐
Schwedische Oldtimer unter sich	8	☐

Kurz-Gekuppelt

Neues vom Vorbild	12	☐
-------------------	----	--------------------------

Thema des Monats: 20 Jahre Baureihe 120.1

»Kilometer-Fresser«	16	☐
---------------------	----	--------------------------

Bahn aktuell: „Stuttgart 21“

Das Milliardenprojekt kommt	26	☐
-----------------------------	----	--------------------------

Nebenbahn-Porträt: Brexbachtalbahn

Eine kleine Renaissance	28	☐
-------------------------	----	--------------------------

Moderne Bahn: Neue Loknummern

Zahlenspiele	32	☐
--------------	----	--------------------------

Bahn aktuell: ABS Karlsruhe–Basel

Klotz im Weg	34	☐
--------------	----	--------------------------

Historie: Elektrisch von Düsseldorf nach Hamm

»Elektro-Insel«	38	☐
-----------------	----	--------------------------

Erinnerungen: Entgleisung in Lehrte

Richtigen »Riecher« gehabt	44	☐
----------------------------	----	--------------------------

Wagenporträt: Langenschwalbacher, Teil 2

Langenschwalbacher im Einsatz	46	☐
-------------------------------	----	--------------------------

Kurze vierachsige für die Anlage

	54	☐
--	----	--------------------------

MODELL

Neuheiten des Monats

Ae 3/6 ^{II} von Roco, E 19 von Arnold, RhB- und SBB-Wagen von Bemo, Oldtimer-Autos von Athen und vieles mehr	56	☐
---	----	--------------------------

Anlagenporträt:

Drei Generationen Märklin-Gleis

Zwölf Quadratmeter Spaß	64	☐
-------------------------	----	--------------------------

Anlagenporträt

Abends auf der Waldbahn	74	☐
-------------------------	----	--------------------------

Anlagenbau-Serie: Folge 1 – Unterkonstruktion

Kleines Raumwunder	80	☐
--------------------	----	--------------------------

Fahrzeugbau: Schi-Stra-Bus in N

Basteln mit Schokolade	86	☐
------------------------	----	--------------------------

Fahrzeugumbau: Gm von Brawa, 1. Bauserie

Bau den Bruder	88	☐
----------------	----	--------------------------

Neue Produkte: Patina-Farbsets von Noch

Vielfältig nutzbar	92	☐
--------------------	----	--------------------------

Landschaftsgestaltung: Wasser 2

Bewegtes Wasser	94	☐
-----------------	----	--------------------------

RUBRIKEN

Forum	10	☐
Fachhändler-Adressen	98	☐
Sonderfahrten und Veranstaltungen	101	☐
Auktionen, Börsen, Märkte	103	☐
Mini-Markt	104	☐
Bahn & Medien	108	☐
Bestellscheine	110	☐
Vorschau & Impressum	114	☐

Name:

Straße:

Ort:

Tel. / E-Mail:

Ihre Note für die Themenwahl

Ihre Note für den Inhalt



»Adler« in Pflege: Es geht voran

Am 12. Juli 2007 wurde im Dampflochwerk Meiningen der Kessel der „Adler“-Lokomotive erstmals seit der Demontage nach dem Brand im Lokschuppen des DB Museums in Nürnberg im November 2005 wieder auf den Rahmen gesetzt. Während der mit Wasser gefüllte Kessel das damalige Großfeuer überstanden hatte, musste der Holzrahmen des Nachbaus des ersten deutschen Eisenbahnfahrzeugs komplett neu gebaut werden. „Wir sind voll im Zeitplan“, bestätigt Jürgen Eichhorn, Leiter des Dampflochwerks Meiningen. Ende Oktober soll der „Adler“ wieder „flügge“ sein, also in neuem Glanz und wieder lauffähig.

Foto: KORBINIAN FLEISCHER



Ihre letzte »Reise« ...

... machten am 14. Juni 2007 110 432, 141 402, 110 442, 141 439, 141 400 und 110 439. Die Frontbeschriftung auf der führenden 110er verdeutlichte das Ziel: Es ging zur Metallverarbeitung Bender in Opladen, wo die Elloks schon bald „artgerecht verarbeitet“ würden.

Foto: STEFAN SCHEIBA







Schwedische Oldtimer unter sich

Die beiden „Rundnasen“ My 1147 und 1149, gebaut 1964 bei NOHAB im schwedischen Trollhättan, trafen im Mai 2007 bei einer Ruhepause im Bahnhof Hannover-Linden zufällig mit einem nur zwei Jahre jüngeren Volvo Amazon zusammen, der am Rande der Gleisanlagen parkte. Dies machte es möglich, ein nicht alltägliches Stelldichein von schwedischen Schienen- und Straßenveteranen im Bild festzuhalten. Bis zu ihrer Abstellung im Jahre 1997 standen beide Dieselloks in Diensten der Dänischen Staatsbahn. 1998/99 gelangten sie mit weiteren Schwestermaschinen nach Deutschland, wo sie seitdem – inzwischen blau-silber lackiert – hauptsächlich vor Bau- oder Güterzügen zum Einsatz kommen. Bei einer Hauptuntersuchung Ende 2006 erhielt My 1147 ein neues blaues Design mit Zierstreifen und NOHAB/GM-Logos, das – abgesehen von der Farbe – insgesamt der seinerzeitigen „Demonstratorlok“ und späteren Di3.623 der NSB weitgehend nachempfunden ist, die im Sommer 1960 unter anderem bis Budapest auf Europafahrt war und dabei auch die Ungarischen Eisenbahnen vom Kauf derartiger Loks hatte überzeugen können (siehe auch EJ-Sonderausgabe 1/2004!). FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 8/2007

Galerie und Thema des Monats/Langenschwalbacher

Vielen Dank für diesen Beitrag. So hätte ich mir schon früher manches Wagenporträt gewünscht, tiefgängig, aber nicht „staubtrocken“, sondern abwechslungsreich gestaltet, wie es hier mit den Langenschwalbachern hervorragend gelungen ist. Tolle Bilder haben Sie auch wieder in der Rubrik Galerie gebracht! Ein Wort noch hierzu als Antwort auf eine Leserkritik im letzten EJ: Bitte lassen Sie sich bloß nicht von solch absurden Ideen wie hochkant „umgelegten“ Aufnahmen beirren und bleiben Sie Ihrem großzügigen Gestaltungsstil treu. Die großformatigen doppelseitigen Bilder sind ein absolutes Muss – weiter so!

Horst Bergmann, per E-Mail



Antwort d. Red.:

Keine Sorge – wir lassen uns von vereinzelt Meinungen nicht beeinflussen. Denn zu jenem Leser-Vorschlag in EJ 8, großformatige Abbildungen „gedreht“, also hochkant, darzustellen, erreichten uns zahlreiche Stellungnahmen, die uns vielmehr einhellig in unserer Praxis der Heftgestaltung bestärken und kleinere oder eben gar „gedrehte“ Bilder als Rückschritt empfinden würden.

Die Was-wäre-wenn-Lok

Der Artikel über „Die Was-wäre-wenn-Lok“ war besonderes interessant. Er zeigte auf, dass eine spielerische Freiheit doch noch vorbildgetreu aussehen kann, obwohl es dieses Dreigespann nie gegeben hat. Solange es, wie im Beitrag bereits erwähnt wurde, bei einigen Unikaten bleibt und man es nicht übertreibt, kann so etwas selbst eingefleischte vorbildtreue Modellbahner überzeugen.

Ronald Hermans, B-2860 Sint-Katelijne-Waver/Belgien

Kurz-Gekuppelt

Als langjähriger EJ-Leser freue ich mich, dass es nun doch wieder regelmäßig eine Rubrik mit aktuellen Kurzberichten vom Vorbild gibt. Ich war schon sehr enttäuscht, als Sie vor rund einem Jahr die damalige Rubrik „Bahn-Notizen“ einfach so sang- und klanglos eingestellt hatten. Denn zum einen kaufe ich keine weitere Eisenbahnzeitschrift und zum anderen begeistere ich mich in meinem schon etwas fortgeschrittenen Alter (73) auch nicht groß fürs Internet. Also gehören für mich diese kurzweiligen Berichte einfach zu einem guten EJ.

Franz Kirschner, Koblenz



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 7/2007

Neue Matten braucht das Land

Mittlerweile überholen die Großserienhersteller preistechnisch offenbar die Kleinserie: Die neuen Grasmatten von Busch sehen sehr ansprechend aus – und sind farblich auch beinahe identisch mit denen, die man von Mininatur bekommt. Wer jetzt allerdings glaubt, dass es damit eine preisgünstige Großserien-Alternative gibt, der sollte mal nachrechnen: Die Busch-Matten mit dem deutlich dünneren und damit wohl auch weniger haltbaren Trägermaterial kosten in DIN A4 etwa 12,50 Euro – die gleiche Fläche der Mininatur-Matte kostet knapp 8 Euro.

Michael Krause, Essen

Gotthardbahn, Barkhoff und Dampflo-Bw

Der Artikel zum Titelbild gab einen gelungenen Überblick über die Gotthardbahn, über die man sicherlich ein dickes Buch schreiben kann. Mit großer Freude – herzlichen Dank dafür! – habe ich mir die Videos auf der DVD angeschaut. Wohltuend festzustellen im Übrigen, dass man über das Thema Eisenbahn hinaus auch im Video Hinweise gebracht hat, was der Reisende denn so am Streckenrand an Sehenswerthem bestaunen kann – und das ist ganz offensichtlich so einiges. Etwas kritisch sehe ich den Anlagenvorschlag von Herrn Barkhoff. Ich kämpfe derzeit bereits mit einer L-Anlage mit einer Schenkeltiefe von 1,20 Meter – die zu bebauen ist schon keineswegs einfach. Eine Anla-



ge von der Fläche, wie sie von Herrn Barkhoff geplant wurde, ist m.E. auch mit Einstiegöffnungen nicht mehr „handlebar“ und wird wohl ein – wenn auch in schönen Bildern dargestellter – Traum bleiben. Sehr schön hingegen das Anlagenporträt über das Dampflo-Bw. Wie halt bei den meisten von uns etwas sehr üppig geraten für die Bahnhofgröße, macht es einfach Spaß, die Bilder zu betrachten, zu lesen, wie der Erbauer Christoph Kutter das Bw konzipiert hat, und davon zu träumen, wie das eigene wohl einmal sein wird, wenn die derzeitige Stellprobe endlich mal „festzementiert“ ist.

Randolf Mock, Hohenbrunn

Allgemeines zum Heft

Finde das Eisenbahn-Journal alles in allem prima, besonders den Modellteil und die Vorbildfotos. Klasse sind auch Vorbildberichte zu aktuell erscheinenden Modellen. Besonders von Langmesser, Gebele und Kaiser gibt es gute Modellbahn-Berichte. Allerdings: Ich würde mir manchmal etwas mehr für Wechselstromer wünschen.

Horst Grimmering, Niederrieden

Langer Heinrich in Vorbild und Modell

Die Vorstellung des Langer Heinrich in H0 von Märklin hätte mir auch auf den Seiten der Rubrik Neuheiten genügt. Das entsprechende Vorbild-Zugporträt hat mir hierbei besser gefallen.

Reinhold Holke, Iserlohn