

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

Dezember 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

VORBILD & MODELL

Baureihe 57 und ET 11

BUNDESBahn-HISTORIE

Neue Nummern ab 1.1.1968

THEMA DES MONATS MIT DVD

Dampf der 70er an Mosel und Saar

ANLAGENPORTRÄT

DampfloK-Winter in H0

SCHWEIZ HISTORISCH

100 Jahre Maggiabahn

- Historische Filmszenen aus den frühen 70er-Jahren
- DampfloKs des Bw Ehrang
- Einsätze der BR 01, 44 und 50

Von der Mosel an die Saar
Laufzeit 45 Minuten
DVD
VIDEO

DT-Control
geprüft: Infoprogramm,
nicht jugendbeeinträchtigend

DT-Control
geprüft:
Infoprogramm

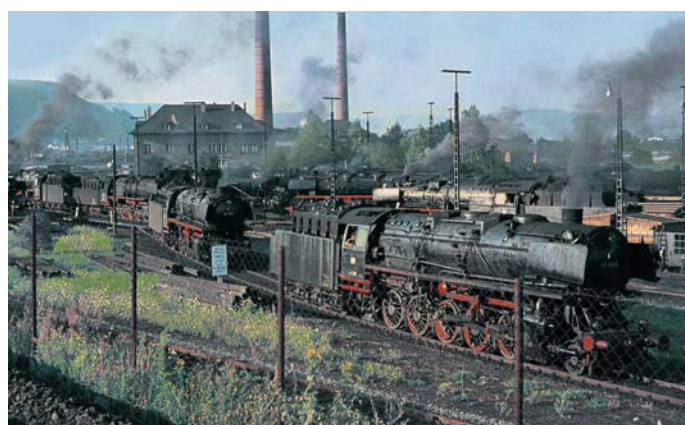


4 190753 907407

(Füllseite)



Bundesbahn-Historie: Umzeichnung 1. 1. 1968 ➔ 16



Thema des Monats: Dampf an Mosel und Saar ➔ 34



Anlagenporträt: Dampflokwinter ➔ 68



Anlagengestaltung: Ein Taubenhaus ➔ 76

VORBILD

Bilder des Monats

Idylle ohne Streik	4	
Museumstour mit dem „Rössle“	6	
Schon über 80 Jahre alt...	8	

Kurz-Gekuppelt

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

Bundesbahn-Historie: Umzeichnung 1. 1. 1968

Neue Nummern braucht das Land	16	
-------------------------------	----	--

Moderne Bahn: TRAXX DE / Baureihe 246

TRAXX-Lokfamilie komplett	28	
---------------------------	----	--

Eisenbahn-Geschichte regional

Jerxheim – Blüte und Niedergang	30	
---------------------------------	----	--

Thema des Monats mit DVD:

70er-Jahre-Dampf an Mosel und Saar	34	
------------------------------------	----	--

Schweiz: 100 Jahre Maggiatalbahn

»Valmaggina«	42	
--------------	----	--

VORBILD & MODELL

Schnelltriebwagen ET 11

„Münchner Kindl“ der DB	46	
-------------------------	----	--

Das „Modell-Kindl“ von Liliput in H0	52	
--------------------------------------	----	--

Baureihe 57.4 ex. württ. Klasse Hh

Fünfkuppler mit Verbinderrohr	54	
-------------------------------	----	--

Schwäb'sche 57er von Brawa in H0	58	
----------------------------------	----	--

MODELL

Neuheiten des Monats

18.5 von Fleischmann und Rivarossi u.v.m.	60	
---	----	--

Anlagenporträt

Dampflokwinter	68	
----------------	----	--

Anlagengestaltung

Fitnessstest am Taubenhaus	76	
----------------------------	----	--

Anlagenbau-Serie: Kleines Raumwunder, Folge 4

Gras, Gräser, Blumen	78	
----------------------	----	--

Basteln: Ladegut nach Vorschrift – Bleche

Klein, flach, schwer	84	
----------------------	----	--

Anlagengestaltung: Schienen im Pflaster, Folge 3

Schritt für Schritt zur Ziegelwand	88	
------------------------------------	----	--

Modelltechnik: Servo-Weichenantriebe

Nicht nur für Funkfernsteuerungen	90	
-----------------------------------	----	--

RUBRIKEN

Forum	10	
Bahn & Medien	96	
Fachhändler-Adressen	98	
Sonderfahrten und Veranstaltungen	101	
Auktionen, Börsen, Märkte	102	
Mini-Markt	103	
Bestellscheine	110	
Vorschau & Impressum	114	

Name:

Straße:

Ort:

Tel. / E-Mail:

Ihre Note für die Themenwahl
Ihre Note für den Inhalt



Idylle ohne Streik

Es war Freitag, der 5. Oktober 2007. Ganz Eisenbahn-Deutschland streikt. Ganz Eisenbahn-Deutschland? Nein!

Eine kleine Werkbahn leistet Widerstand! Während in den Metropolen des Landes die Fernsehkameras auf Gewerkschaftsfunktionäre und ihre im Ausstand befindlichen Mitarbeiter gerichtet sind, hängen in den Berggipfeln rund um Netphen-Deuz noch letzte Nebelfetzen. Gerade mal 2000 Einwohner hat das kleine Örtchen am Fuß des Rothaargebirges. Von der Hektik der „großen weiten Welt“ ist hier nichts zu spüren. Auf dem Gelände der Firma Walzen-Irle beginnt für die Werklok und das Lokpersonal gemächlich das Tagesgeschäft. 20 Minuten später ein leises Knattern. Langsam rollt die kleine rote Lok das erste Mal an diesem Morgen den Berg hinab. Einst mündete das Anschlussgleis im Bf Deuz in die 11,5 Kilometer lange Johannlandbahn. Sie verband ab 1906 Weidenau mit Deuz und Werthenbach, die endgültige Stilllegung kam 2004. Heute sind noch etwa 1000 Meter Gleis in Betrieb, ohne Anschluss an die ehemaligen Streckengleise. Hier befördert die Werklok mehrmals am Tag Walzen und Metallspäne zwischen den beiden Irle-Werksteilen hin und her. Ende 2006 noch orientrot als 365 175 per Tieflader auf die „Deuzer Inselbahn“ gebracht, kommt die jetzt als V 60 1175 bezeichnete Lok mit einem leisen Quietschen vor der Straßenquerung zum Stehen. Im Haus nebenan ist gerade eine junge Malermeisterin beschäftigt. Die Lok ist für sie nichts Ungewöhnliches, sieht man sie doch außer am Wochenende täglich fahren. Doch heute ist ja Freitag, der 5. Oktober 2007! Während der Lokführer allseits freundlich grüßend absteigt und mit einer Fahne die Straße sichert, bleibt sein Kollege auf dem Rangiertritt. „Guten Morgen,“ ruft die Frau den beiden zu. Und fügt mit einem Lachen hinzu: „Wolltet ihr heute nicht streiken?“ Der bärtige Lokführer gibt feixend zurück: „Wir sind doch Beamte. Wir dürfen nicht streiken...“ Alle drei müssen lachen. Dann winkt er ihr zu und setzt nach prüfenden Blicken auf den nicht vorhandenen Straßenverkehr die V 60 mittels Funkfernsteuerung wieder in Gang. Auch in den folgenden Wochen fuhr sie wieder, egal ob bei der „großen Eisenbahn“ gestreikt wurde oder nicht...

Foto: ALBERT HITFIELD



Museumstour im „Rössle“

Nur eine Woche nach der Plandampf-Aktion „Übern Buckel“ (vgl. EJ 11/2007) rollte am 7. Oktober 2007 erneut ein historisches Fahrzeug auf der Elsenztalbahn (KBS 706). Unter dem Motto „Mit dem VRN Geschichte live erfahren“ pendelte der Museums-VT 12.5 „Stuttgarter Rössle“ nach der Ankunft aus Stuttgart mehrmals zwischen Mannheim und Sinsheim und verband so die beiden technischen Museen dieser Städte, das Landesmuseum für Technik und Arbeit (LTA) in Mannheim und das Auto- und Technikmuseum in Sinsheim. Noch einmal ließen sich auf dieser Strecke Fotomotive umsetzen, die nach Beginn der Elektrifizierung Anfang 2008 unwiederholbar sein werden – hier bei Zuzenhausen.

Foto: GÜNTHER HECK





Schon über achtzig Jahre alt ...

... ist der von den Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunden e.V. (BHEF) betreute WUMAG-Triebwagen „Nürnberg 761“, der als letzter seiner Bauart immer noch betriebsfähig ist. Anfang Juli 2007 startete in Norddeutschland wieder eine große Fahrt, diesmal zur befreundeten Museumsbahn Ebermannstadt–Behringersmühle der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS). Neben einer Fotofahrt am 7. Juli pendelte der Triebwagen am nächsten Tag abwechselnd mit 64 491, V36 123 und dem VT 135 069 durch das Wiesenttal. Seine Fristen laufen zwar im Oktober 2007 ab, doch ist es dem Engagement der BHEF und der Unterstützung durch die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) zu verdanken, dass dieses einzigartige Fahrzeug mit den markanten Dachlüftern auch nach der im Herbst fälligen Hauptuntersuchung weiterhin Sonderfahrten durchführen kann, wie hier am 7. Juli 2007 am Weiler Haag zwischen Muggendorf und Streitberg.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL





betr.: EISENBAHN-JOURNAL 11/2007

Titelthema/218-Modell

Es ist ja durchaus lobenswert, dass sich ein Hersteller endlich wieder einmal der Baureihe 218 annimmt und ein zeitgemäßes Modell auf den Markt bringt. Zu betagt war doch die Fleischmann-218, und von Pikos wenig vorbildgetreuen Billig-218 will ich überhaupt nicht reden. Jetzt also schöne, fein detaillierte 218er von Märklin/Trix. Und ganz brauchbare 216er gibt es ja von Brawa. Insofern alles okay für Modellfreunde der V 160-Familie. Nur: Wann kommt endlich mal ein vernünftiges 217- oder gar 210-Modell? Zumal sich diese beide Varianten doch auch durch andere Dachaufteilung und -aufsätze deutlich von anderen V 160-Typen abheben (zwei Abgashutzenpaare bei 217 für Hauptdiesel und Heizediesel sowie „Abgaskamin“ bei 210), ist ein Umbau in Eigenleistung kaum machbar. Zumindest als einmalige Sonderserie könnte Märklin nun auf Basis des 218-Modells diese Varianten anbieten.

Werner Vollack, per E-Mail

Galerie, Bild Seite 8/9

Ein eindrucksvolles Foto, das uns da im letzten Heft vom „Tankaufenthalt“ der drei Loks in Bad Schussenried präsentiert wurde. Leider passt der euphorische Bildtext in keiner Weise zum unerfreulichen Ablauf der ganzen Fahrt. Die SBB hatten den Organisatoren angeblich drei Tage zuvor mitgeteilt, dass man die tschechischen Loks weder auf, geschweige durch den Gotthard lasse – „Profilüberschreitung“! Da hatten die Organisatoren ein ganzes Jahr in die Vorbereitung der Fahrt investiert – (fast) umsonst! Damit war Erstfeld nicht nur das Etappenziel des zweiten Tages, sondern Endpunkt überhaupt! Wer redet von den Pannen bei den anderen (Dampfmangel, aktivierte Brandmelder in einer Ellok mit anschließendem „Absaufen“ durch die Sprinkleranlage)? Ich kenne nur die Ankunft des Zuges in Augsburg bei der Hinfahrt. Was erfassen der Loks ist zwar äußerst wichtig, aber beileibe nicht alles, was ein solcher Zug braucht. Auch die elf Wagen brauchten Wasser. Die Kohle musste aus dem Raum Stuttgart herangekarrt werden. Ausklacken ohne Grube, Lösche aus der Rauchkammer. Und dann standen trotz fortgeschrittener Stunde noch drei Mann auf jeder Lok und polierten die Kessel buchstäblich auf „Hochglanz“! Hut ab vor so viel Elan, der so schlecht belohnt wurde. Und das alles wegen 200 Passagieren! Fazit: Viel Aufwand um (fast) nichts.

Siegfried Baum, Augsburg



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 10/2007

Forum, Leserbrief zu „Zwölf Quadratmeter Spaß“

Verwundert rieb ich mir die Augen, als ich o.a. Leserbrief las. Hatte ich das Heft 9 nicht richtig gelesen, oder was war los? Um so mehr staunte ich dann, als ich mir den Beitrag noch einmal durchlas und auch die Fotos gründlich studierte. Was, bitte schön, ist denn nun an dieser Anlage so verkehrt? Es ist doch die wunderschöne Anlage eines Hobby-Modellbahners, der viel Zeit und Liebe in sein Projekt investiert hat und der diese überzogene Kritik weiß Gott nicht verdient hat. Jede der Aufnahmen, die übrigens von Bruno Kaiser in der gewohnten EJ-Qualität abgebildet wurden, erzählt doch viele kleine Geschichten, die den Betrachter immer wieder fesseln, die auch handwerklich sauber und in den richtigen Dimensionen wiedergegeben worden sind. Und besonders das Bild vom alten, verwitterten Bahnhof mit dem großen Vorplatz und den M-Gleisen ist doch nun wirklich wunderschön – besonders eben das M-Gleis, was ja inzwischen fast schon Kultcharakter hat. Und gleichzeitig beweist, wie lange und intensiv der Erbauer an seinem Werk gearbeitet hat. Und, und, und ... Deshalb sei mir abschließend noch eine Anmerkung gestattet: Ich wünschte, ich wäre im Besitz dieser Anlage – ich würde mich jeden Tag aufs Neue über sie freuen!

Dieter Schulz, Northeim

betr.: SONDERAUSGABEN

A & P 3/2007

Bei der Lektüre der Modellbahn-Sonderausgabe „Anlagenbau leichtgemacht“ war ich beeindruckt, wie toll man heute auf kleinem Raum eine HO-Anlage gestalten kann. Ich habe für mein eigenes Vorhaben viele Tipps und Anregungen aus diesem Heft bekommen. Besonders gut hat mir der Bahnübergang von Brawa und sein rationeller Einbau gefallen. Mit diesem Modell habe ich den Bahnübergang meiner Vorstellungen entdeckt! Ich freue mich schon auf weitere, für jedermann verständliche und toll bebilderte Anlagenbau-Hefte.

Rudolf Heiser, per E-Mail

A & P 3/2007

Mit großem Interesse habe ich die Ausgabe „Anlagenbau leichtgemacht“ gelesen. Besonders gefallen haben mir die Beiträge „Landstraße mit Bahnübergang“ ab Seite 30 und „Die Ladestraße“ ab Seite 34.

Jürgen Loos, Kirchseon



Noten für die EJ-Themen: Mitmachen und gewinnen!

Bewerten Sie die einzelnen Artikel von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) mit je einer Note für Themenwahl und für die inhaltliche Aufbereitung des Themas. Faxen Sie eine Kopie dieser Seite an 08141-5348130 oder senden Sie sie per Post an: EJ-Redaktion, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck. Oder Sie benoten im Internet unter www.eisenbahn-journal.de. Unter sämtlichen Teilnehmern eines Monats verlosen wir

3 x 1 Eisenbahn-Journal-Schnupperabo

EJ-Abonnenten können alternativ eine Vorbild- oder Modell-EJ-Sonderausgabe nach Wahl erhalten. Einsendeschluss ist am 21. November 2007. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, Mitarbeiter der VGBahn sind nicht teilnahmeberechtigt.

Als Gewinner der September-Benotung haben wir ausgelost: Horst Debelius, Berlin; Dieter Herrmann, Sparneck; Klaus Wagner, Bretten.

