

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

April 2008

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

DAMPFLOK-JUBILÄUM

100 Jahre S 3/6

STRECKENPORTRÄT

In der Wetterau

DIGITAL

Viessmann Commander

ANLAGEN-PORTRÄT

Betrieb bei Tag und Nacht



4 190753 907407

(Füllseite)



Thema des Monats: 100 Jahre S 3/6

➔ 16



Streckenporträt: In der Wetterau

➔ 34



Anlagenporträt: DB-Betrieb bei Tag und Nacht

➔ 60



Digital: Viessmann Commander

➔ 92

VORBILD

Galerie

Stammloks mit viel »Freizeit«	4
»Komet« am Matterhorn	6
Hoch in Chinas Norden ...	8

Kurz-Gekuppelt

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

Thema des Monats: 100 Jahre S 3/6

Geglückter Spagat	16
-------------------	----

Historie: Klingensteiner/Ebner, Teil 4

Raucher (fast) am Ende	26
------------------------	----

Schweiz: Neues von der MGB

Brig ohne Spitzkehre	32
----------------------	----

Streckenporträt: In der Wetterau

Mitten in Hessen	34
------------------	----

Erinnerungen

Mit dem D98 auf der Rollbahn	42
------------------------------	----

VORBILD & MODELL

G 12/DB-Baureihe 58.10

Beim Vorbild rasch entbehrlich	46
Das Rivarossi-Modell in H0	52

MODELL

Neuheiten des Monats

eIT 1901 der DRG in H0 von Liliput, V 60 der DB in N von Fleischmann, WLE-Hercules von Piko, TEE „Gottardo“ der SBB in H0 von Märklin u.v.m.	54
--	----

Anlagenporträt: Reife Leistung in H0

DB-Betrieb bei Tag und Nacht	60
------------------------------	----

9. Modellbauwettbewerb: Folge 8

(M)ein vogtländischer Traum	70
-----------------------------	----

Neue Modelle: Messe-Nachschlag 2008

Nürnberger Nachträge	76
----------------------	----

Anlagenporträt

Auf nach Brückenwalde	78
-----------------------	----

Anlagenplanung

Ein Modellbahnzimmer	84
----------------------	----

Fahrzeugumbau: Fleischmanns 17.10 verfeinert

Make-up für Preußens Beste	86
----------------------------	----

Anlagengestaltung: Hopfenfeld in H0

Na dann prost!	90
----------------	----

Digital: Viessmann Commander

Richtungsweisender Ansatz	92
---------------------------	----

Publikumsmesse

Auf nach Dortmund	96
-------------------	----

RUBRIKEN

Forum	10
Bahn & Medien	98
Fachhändler-Adressen	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103
Auktionen, Börsen, Märkte	104
Mini-Markt	105
Bestellscheine	110
Vorschau & Impressum	114



Stammloks mit viel »Freizeit«

Die Aufsplittung der einzelnen Geschäftsfelder bei der DB AG hat immer häufiger zur Folge, dass Lokomotivumläufe nicht mehr wie früher sinnvoll ausgenutzt werden, sondern lange Standzeiten mit sich bringen, da die jeweilige Lok nur noch für ihren Geschäftsbereich fahren darf. So kommt es, dass es wieder regelrechte „Stammloks“ für Ein-Tages-Umläufe gibt. Wenn dann noch Fehler im Management hinzukommen, wie das Sale-and-lease-back-Geschäft der Railion-Loks 189 090–099, die kurz nach dem „Deal“ plötzlich – und offenbar für manche Manager unerwartet – von MRCE wegen Eigenbedarf benötigt wurden und abgegeben werden mussten, fragt sich der geneigte Eisenbahnfreund, worin der Sinn solch einer Aktion stecken mag. 189 090 ist eine dieser Loks. Seit 1. Februar 2008 ist sie allerdings als erste der zehn erneut bei der DB im Einsatz. Im Auftrag



von DB Autozug bespannt die von MRCE-Dispolok angemietete Mehrsystem-Maschine das CNL-Paar 300/301 durchgehend zwischen Frankfurt am Main und Amsterdam. Hierbei handelt es sich allerdings um eine Leistung, die man auch mit einer konzerninternen, zu DB Schenker gehörenden „Niederlande-189“ fahren und so einen effektiveren Lokeinsatz schaffen könnte. 189 090 hat – sofern sie im Einsatz ist (sie entgleiste am 11. Februar 2008 in Amsterdam mit allen Achsen und wurde zur Instandsetzung ins Werk Dessau gebracht) – eine tägliche „Freizeit“ von rund elf Stunden... Hier wartet die Lok mit CNL 301 aus Amsterdam am 2. Februar 2008 in Frankfurt (M) Hbf neben 115 154 mit FbZ 2421 aus Dortmund. FOTO: ALBERT HITFIELD



»Komet« am Matterhorn

Bis Februar 2008 nahm die Matterhorn Gotthard Bahn drei neue vierteilige Niederflur-Gelenktriebzüge ABDeh 4/10 des Herstellers Stadler-Rail in Betrieb. Mangels Bewilligung für Fahrten in gekuppelter Doppelformation verkehrten sie zwischen Brig/Visp und Zermatt vorerst nur in Randzeiten. Die als KOMET bezeichneten Garnituren mit 1000 kW Leistung sind bei Personal und Reisenden beliebt und konnten auch bei Zubringerleistungen zum Aletsch-Wintersportgebiet zwischen Brig/Visp, Mörel und Betten beobachtet werden.

Die Fahrzeug-Neubeschaffung läuft indessen weiter: Noch im Frühjahr werden zwei dreiteilige Triebzüge ABDeh 4/8 gleicher Bauart im Wallis eintreffen..

Foto: Urs Jossi





Hoch in Chinas Norden...

... lässt sich unweit der chinesisch-russischen Grenze noch Dampftrieb der ganz besonderen Art erleben. Am Rande der kleinen, im autonomen Gebiet der Inneren Mongolei liegenden Industriestadt Jalainur befindet sich ein Kohletagebau, dessen Betriebsabwicklung ausschließlich mit Dampflokomotiven der Baureihe SY erfolgt. Auf mehreren Ebenen lassen sich dort bis zu 20 SY-Maschinen gleichzeitig bei der Arbeit vor schweren Kohle- und Abraumzügen erleben. Vom Grubenrand eröffnet sich dem Betrachter ein atemberaubender Blick auf den terrassenförmig angelegten Tagebau (Aufnahme vom 13. Januar 2008).

Foto: UDO KANDLER



betr.: EISENBAHN-JOURNAL MESSENEUHEITEN 2008

✉ Messeheft

Nun bin ich schon einige Jahre Abonnent des Eisenbahn-Journals inklusive der Messe-Ausgabe und muss Ihnen gestehen, dass ich überlegt hatte, Ihnen einen bösen Brief zu schreiben, wenn Ihr Messeheft wieder so viel später als die anderen vergleichbaren Magazine erscheinen würde. Es war mir schon regelrecht peinlich, von meinen Modellbahn-Stammtisch-Kollegen aufgezo-gen zu werden, weil diese bereits wussten, was es alles Neues geben wird, ich aber bis zum Eintreffen der EJ-Messeausgabe nur Gerüchte aus dritter Hand kannte. Dieses Jahr also ein dickes Lob an Sie, dass Sie das Heft so schnell fertig hatten und mit den anderen gleichziehen konnten! Weiter so! Da ich nun schon einmal am Schreiben bin, auch gleich noch etwas zum Inhalt: Es freut mich, dass Sie die einzelnen Beteiligten persönlich vorstellen. So hat man wenigstens ein Gesicht zu den Namen, die im EJ immer wieder auftauchen. Auch die Herstellerliste ist etwas sehr positives, habe ich doch hier alle wichtigen Adressen und Telefonnummern auf einen Blick vor mir. Schade finde ich dagegen, dass Sie nicht alle im Text erwähnten Modellneuheiten auch als Bild zeigen. Gerade exotischere Dinge legt sich heute kein Händler mehr auf Lager, so dass eine persönliche Prüfung nicht möglich ist. Ein Bild in einer unabhängigen Fachzeitschrift kann bei der Entscheidung, ob es sich lohnt, den Hersteller anzuschreiben, jedoch sehr hilfreich sein. Auch schade ist, dass – gerade beim Zubehör – der eine oder andere Hersteller fehlt, aber das ist sicherlich dem Zeitdruck bei der Produktion geschuldet und geht nicht nur Ihnen so. Eine Anregung habe ich noch: mir scheint, immer mehr Hersteller nutzen die großen Modellbahnmessen in Dortmund, Köln, München, um Neuheiten vorzustellen. Machen Sie doch auch dort mal eine Messeberichtserstattung. Muss ja nicht gleich ein hundert Seiten starkes Sonderheft sein, halb so dick tät's auch ...

Dieter Horn, Frankfurt

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 3/2008

✉ Flughöhe null / Galerie: Ausrangiert und abgeschoben

Schon lange warte ich darauf, dass Sie etwas über den ET 403 bringen, sei es als IC, sei es als Airport Express. Nun ist zumindest der zweite Wunsch in Form eines bemerkenswert bebilderten Artikels mit



guten Hintergrundinformationenn in Erfüllung gegangen. Traurig und betroffen gemacht hat mich Ihr Galeriebild vom abgestellten 403. Wo ist das entstanden und wo stehen die anderen Züge? Warum gibt es keine Initiative zum betriebsmäßigen Erhalt der Fahrzeuge? Wenn Sie etwas in diese Richtung hören, lassen Sie es mich bitte wissen – ich wäre sofort dabei!

Josef Schmitt, München

✉ Antwort d. Red.:

Die ehemaligen Airport-Express-Züge stehen in Puttitz. Wir kennen leider keinen Verein oder private Initiative zum Erhalt der Fahrzeuge.

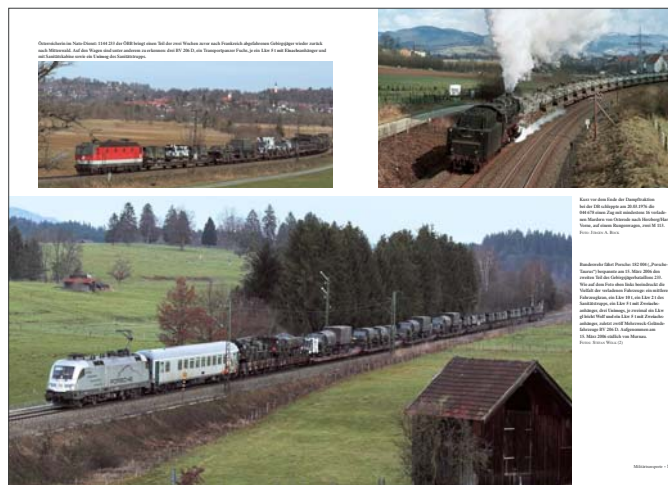
betr.: EISENBAHN-JOURNAL EXKLUSIV

✉ Militärtransporte auf der Schiene

Auch wenn man kein Bundeswehr-Fan ist, ist dieses Heft zu begrüßen. Endlich einmal keine Baureihen-Beschreibung, keine Schweizer Bergbahnen o.ä., wie es offenbar von der Mehrheit der potenziellen Käufer erwartet wird. Es gibt sicherlich eine Vielzahl von bahnelevanten Themen, die noch nicht oder nur peripher abgehandelt worden sind. Ich wünsche Ihnen, dass Ihr Mut, sich wieder einmal (ich denke an einige Themen aus der Vergangenheit, mit denen Sie zeigten, dass Bahn mehr ist als Dampf und Berge) ein wenig außerhalb des geschmacklichen Mainstreams zu bewegen, auch angemessen honoriert wird.

Friedrich Reimer, per e-Mail

Erst einmal Glückwunsch zu diesem wirklich gut gelungenen Heft. Ich konnte daraus viele Anregungen entnehmen. Könnten Sie mir



zu einem Bild im Heft eine Frage beantworten? Auf den Seiten 86/87 ist ein Zug mit der Porsche-Lok zu sehen. Direkt hinter der Lok ist ein Personenwagen eingereiht. Um was für einen Wagen handelt es sich genau?

Stephan Wengert, per e-Mail

✉ Antwort d. Red.:

Vielen Dank für Ihr Lob! Vermutlich handelt es sich bei dem von Ihnen angesprochenen Wagen um einen früheren Hupac-Wagen, der als Begleitwagen im kombinierten Verkehr eingesetzt wurde.