

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

Juli 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

## HISTORIE

Blankenburg 1958

Seite 28

## JUBILÄUM

100 Jahre Glaskasten

Seite 36

## ANLAGENPORTRÄT

Lahntalbahn in Spur N

Seite 62

## ANLAGENGESTALTUNG

Rostiges Wellblech

Seite 88

## THEMA DES MONATS

# »Hecken-Eilzüge«

Seite 14



(Füllseite)



Heckeneilzüge: Auf abseitigen Routen ➔ 14



Historie: Bahnhof Blankenburg 1958 ➔ 28



Vereinsanlage: Im Dampflokoparadies ➔ 54



Anlagengestaltung: Wellblech ➔ 88

VORBILD

Galerie

- Berlin Friedrichstraße 1935 4
- Berlin Friedrichstraße 1955 bis 1968 6
- Berlin Friedrichstraße 2008 8

Kurz-Gekuppelt

Neues vom Vorbild 12

Thema des Monats • Heckeneilzüge

Auf abseitigen Routen 14

Moderne Bahn • Oberlahnstein

Signalwirkung 26

Historie

„Blankenburg, hier Blankenburg“ 28

Jubiläum • 100 Jahre »Glaskasten«

Geburtstag ohne Festesfreude 36

Moderne Bahn • Brückenerweiterung

Eisenbahn kreuzt Autobahn 42

MODELL

VGBahn-Award • Das Ergebnis

Die Gewinner des „Goldenen Gleises“ 44

Neuheiten des Monats

u.a. V 90 von Märklin mit Digitalkupplung, E 94 von Roco als Epoche IIIa-Lok, T 3 von Fleischmann überarbeitet, Goliath Rapid von Weinert 48

Anlagenporträt • Wuppertaler Bundesbahn/2

Im Dampflokoparadies 54

Anlagenporträt • Die Lahntalbahn in N

Immer an der Lahn entlang 62

9. Wettbewerb • Ein Tunnelmodul in H0e

Nullkommadrei Quadratmeter Anlage 68

Anlagenplanung • H0 auf 2,5 m<sup>2</sup>

Hin und her im Alpenvorland 72

Basteln • Figuren verbessern

Männchen-Tuning 78

Anlagenbau • Entstehung des Waldbahnhofs

Bahn über Gras und Wurzel 80

Neues Modell • BR 64 von Märklin in H0

Märklins große Kleine 86

Anlagengestaltung • Schienen im Pflaster / 9

Wellblech – rostiger als Rost 88

Fahrzeugumbau • H0-Kesselwagen verbessern

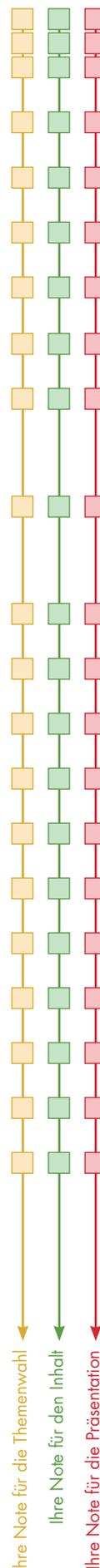
Knick-Kunst 92

Modellbahntechnik • Servos im Einsatz

Trockenübung am Versorgungsgleis 94

RUBRIKEN

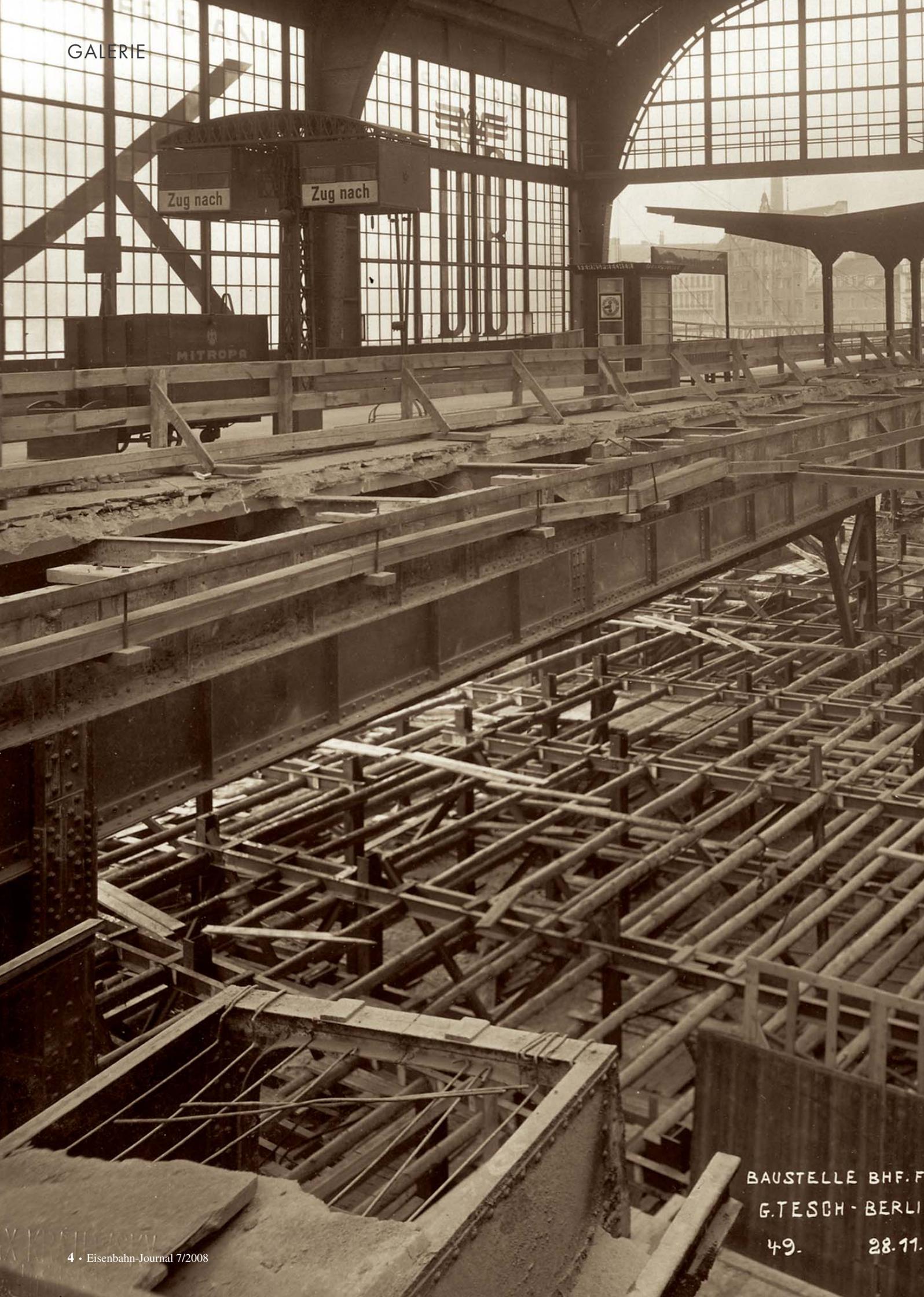
- Forum 10
- Fachhändler-Adressen 100
- Sonderfahrten und Veranstaltungen 103
- Auktionen, Börsen, Märkte 104
- Mini-Markt 104
- Bahn & Medien 97
- Bestellscheine 110
- Vorschau & Impressum 114



Name: .....  
 Straße: .....  
 Ort: .....  
 Tel. / E-Mail: .....

FOTOS: EMMANUEL NOMILLIER; ELSCHOLZ; GERHARD ILLNER; XX; TITELFOTO: LUDWIG ROTHOWE

GALERIE



BAUSTELLE BHF. F

G. TESCH - BERLI

49.

28.11.



FRIEDRICHSTR.

LIN

1. 35

## Vom »Tränenpalast« zur Einkaufsmeile Bahnhof Berlin Friedrichstraße – Szenen eines Klassikers

*Nach dem Mauerbau im Jahr 1961 war er ein Symbol für die geteilte Stadt. Die Abfertigungshalle zwischen Ost und West erhielt den Spitznamen „Tränenpalast“. Heute ist vom Grenzübergang am Bahnhof Friedrichstraße samt den Trennungsgeschichten und Agentenstorys nichts mehr übrig. Aus dem Ort des Abschieds ist nach dem Umbau vor einigen Jahren ein neuzeitliches Einkaufsparadies mit Gleisanschluss geworden. – Vor 130 Jahren hatte der Bau des Bahnhofs auf einem Areal zwischen Friedrichstraße und Spree begonnen, im Laufe des Jahres 1882 wurden Trasse und Bauwerke für Vorort- und Fernbahn in Betrieb genommen. Im Zuge des Wandels der Vorortbahnen zur Berliner S-Bahn wurde der Bahnhof Anfang der 1930er Jahre umgebaut, ehe 1936 der unterirdische Teil des S-Bahnhofs eröffnet werden konnte. – Unsere Bilder zeigen den Klassiker während des Umbaus im November 1935, in der Zeit der 50er und 60er Jahre (nächste Doppelseite) sowie mit seinem heutigen Metropolen-Flair in einer nächtlichen Aufnahme vom 11. April 2008 (übernächste Doppelseite).*

*FOTOS: SAMMLUNG KANDLER, SAMMLUNG GARN (3), MICHAEL GIEGOLD*



NEUES DEUTSCHLAND **Goldet**

BAHNHOF FRIEDRICHSTRASSE



-S-BAHN- U-





BAHNHOF FRIEDRI

DB

RICHSTRASSE



TAXI



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 6/2008

## ☞ Titelbild und Schwerpunkt

Gratulation zum Titelbild von Heft 6/2008! Endlich mal was anderes! Ein echter Hingucker inmitten der austauschbaren Buntflut der Hobby-Gazetten im Händlerregal, ein kleiner journalistischer Höhepunkt mit photographischem, ja gar feuilletonistischem Anspruch! Respekt für diese wohlthuend farblose Entscheidung, zu der im Titelblätterwald der Eisenbahnzeitschriften (leider) schon ein wenig Mut gehört. Sollten Ihre Verkaufszahlen für dieses Heft unter den üblichen Erwartungen liegen, wäre dies nicht Ihr Vergehen, sondern ein Armutszeugnis für die Nichtkäufer. Sollten die Zahlen gar höher liegen, wäre dies verdientes Lob und ein Zeichen dafür, dass man auch mit einem gelegentlichen Ausbruch aus der sonnig-bunten Schräg-von-seitlich-Welt mitnichten auf dem „Holzweg“ ist!

Joachim Seyferth, Wiesbaden

## ☞ Schwerpunkt „Holz“

Die Ausgabe 06/08 ist mir zu holzlastig ...! Sicher ist es für euch Journalisten einfacher, ein Schwerpunktthema statt vieler unterschiedlicher Artikel zu erstellen.

Für mich als Leser ist es aber ein Grund, die Zeitschrift eventuell abzubestellen.

Horst Kuhn, Hünxe

☞ Antwort d. Red.: Da täuschen Sie sich aber! Es ist sehr viel aufwändiger, Themen rund um einen Schwerpunkt zu finden, sie bei den geeigneten Autoren in Auftrag zu geben sowie das passende Bildmaterial herauszufinden als ein „buntes“ Heft zu machen. Um so mehr finden wir es schade, dass wir Ihrer Meinung nach mit EJ 6 auf dem Holzweg sind.

## ☞ Titelbild, Layout und Themenmischung

Ich weiß nicht, was ich sagen soll. Vielleicht einfach „geil“? – Ich denke, das trifft es. Der ungewöhnliche Titel und das leicht veränderte Layout wirken sehr edel und hochwertig. Insgesamt habe ich den Eindruck, dass das Heft nun deutlich weiter weg vom Stil des Wettbewerbs ist und nun seinen ganz eigenen Weg geht. Einige Anleihen scheinen dem sehr exklusiven (und hierzulande recht unbekanntem) Kosak-Heft „Hp1“ entnommen zu sein, aber das ist sicher auch genau das Richtige – das EJ scheint sich damit wirklich auf seine Stärken, nämlich große und tolle Fotos, zu konzentrieren. Auch der aktuelle Teil schien mir diesmal gut integriert zu sein. Insgesamt hat mich auch die Themenmischung recht beeindruckt.

M. Werning, per E-Mail

## ☞ Schwerpunkt „Holz“ und Themenwahl

Vielen Dank für dieses tolle Heft! Bisher hat Holz bei mir auf der Modellbahn immer nur in Form von einem Drehschemelwagenpärchen „stattgefunden“, das in einen Güterzug eingereiht war. Ihr Schwerpunkt hat mich nun dazu gebracht, mich intensiver mit der Ladung meiner Wagen und deren korrekter Sicherung zu befassen.



Beeindruckend fand ich die alten Bilder, die mal ein wenig über den Tellerrand der eigentlichen Eisenbahnfotografie hinausgeschaut haben und einen Einblick in die frühere Arbeitswelt (ich hätte damals kein Holzarbeiter sein wollen!) erlauben. Ich kenne auch Ihre Broschüre „Vom Erz zum Stahl“ – da ist Ihnen das auch gelungen. Dieser journalistische Stil, der nicht nur Eisenbahn-, sondern Allgemeinwissen aufbereitet, ist m. E. genau der richtige Weg. Themen spannend und interessant zu präsentieren. Weiter so!

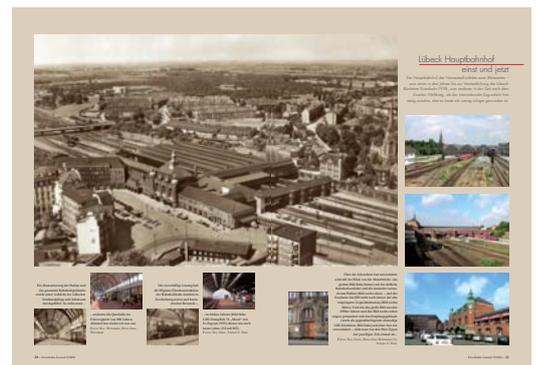
Dr. Klaus Fischer, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 5/2008

## ☞ Hanse-Klassiker – 100 Jahre Lübeck Hbf

Vielen Dank für diesen tollen Beitrag, der das spärliche Bild von Lübeck, das ich als Süddeutscher hatte (Holstentor, Marzipan, LBE), ein ganzes Stück erweitert hat. Und ich habe mir jetzt ganz fest vorgenommen, der Hansestadt und auch dem Bahnhof im Sommer einen Besuch abzustatten. Toll finde ich auch die Art der Präsentation! Beim EJ bemerke ich immer wieder Ansätze, wegzukommen von dem muffigen Layoutstil des letzten Jahrhunderts, der leider bei manchen Modellbahnzeitschriften bis in die Neuzeit überlebt hat und wohl auf den (falsch eingeschätzten) „typisch konservativen Modellbahner“ Rücksicht nehmen soll.

Anton Heinrich, per E-Mail



## ☞ Badisch-Schweizer Grenzverkehr – Ein Modellbahn-Dreiteiler

Da flog mir doch der Frühstücksgipfel aus dem weit offen stehenden Mund, als ich den Artikel in Heft 5/08 über den Anlagenvorschlag rund um meine Heimatstadt Waldshut-Tiengen erblickte. Schon seit ich als kleiner Junge in den 1960ern die V 60 dort beim Rangieren beobachtete, träume ich davon, den Bahnhof in H0 darzustellen. Leider ist er bereits so weit zurückgebaut, dass man von seiner früheren Herrlichkeit nicht mehr viel sehen kann. Wo er doch schon seit über hundert Jahren besteht und vor den 1930ern sogar zwei Drehscheiben und ein großes Bw besaß. Von den unzähligen Gütergleisen ganz zu schweigen. Leider gibt es das Stellwerk vor dem Bahnhofsgebäude auch nicht mehr. Habe Ihnen

