

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
September 2008
Deutschland € 7,40
Österreich € 8,15
Schweiz sfr 14,80
Belgien, Luxemburg € 8,65
Niederlande € 9,50
Italien, Spanien,
Portugal (cont.) € 9,60
Finnland € 10,90
Norwegen NOK 87,00

www.eisenbahn-journal.de

THEMA DES MONATS

Interregio

Eine Erfolgsstory ohne
Happy-End

ZUGPORTRÄT

Gmp

BILDRARITÄTEN

Frauensache

ANLAGENPORTRÄT

Bahnevolution



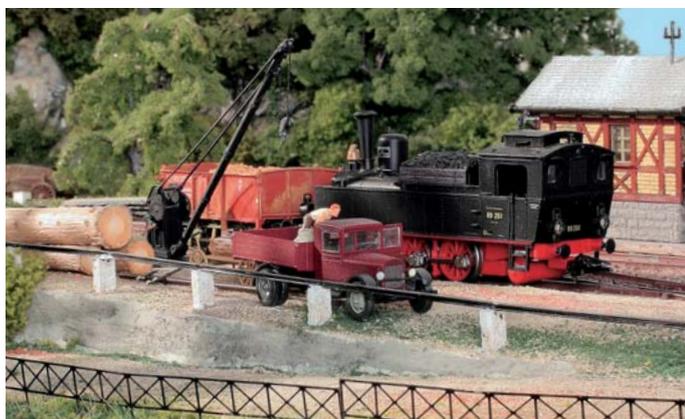
(Füllseite)



Zugporträt: Gmp ➔ 16



Thema des Monats: Interregio ➔ 34



Anlagenporträt: Ausflug nach Oberguding ➔ 56



Anlagengestaltung: Problemlos Pflastern ➔ 90

TITEL

Vor 20 Jahren führte die DB mit dem InterRegio eine neue Zuggattung ein, die sich rasch zum Liebling der Fahrgäste entwickelte (München-Pasing, 1998).

VORBILD

Bilder des Monats

Peinliche Entgleisung 4

Langstreckenlauf 6

Das „p“ beim Gmp 8

Kurz-Gekuppelt

Neues vom Vorbild 12

Zugporträt • Gmp

Güterzüge mit Personenbeförderung 16

Reportage • Eine Nohab wird restauriert

Metamorphose eines Kartoffelkäfers 30

Fotoraritäten

Frauensache 32

Thema des Monats • Interregio

Fahrgasts Liebling 34

Erinnerungen • Im Bw Minden

Begegnung mit der IVh 42

Jubiläum

Orient-Express 44

MODELL

Neuheiten des Monats

MAN-Schienenbus von Brekina in H0; Karwendel-Express-Wagen von Liliput in H0; Silberlinge in TT von Tillig; Kohlenkübelwagen von Fleischmann in H0 u.v.m. 48

Anlagenporträt

Ausflug nach Oberguding 56

9. Wettbewerb • Folge 12

Graf Bruchsteins kleines Kalkwerk 64

Anlagenporträt

Bahn-Evolution 70

Basteln • Die neue EJ-Abo-Prämie

Bau Bellingrodts Block! 78

Neues Produkt • Kleintierset von Busch

Invasion aus dem Wald 80

Neue Schauanlage • Modellbahnwelt Oberhausen

Ruhrgebiet mal zwei – in H0 84

Anlagengestaltung

Feinarbeit am Bahndamm 86

Anlagengestaltung • Schienen im Pflaster/10

Problemlos Pflastern 90

Neues Produkt • Fichtenbausätze von Heki

Oh Tannenbau'n! 94

Modellbahntechnik • Analog-Fahrgerät

Fahren wie in echt 96

RUBRIKEN

Forum 10

Bahn & Medien 98

Fachhändler-Adressen 100

Sonderfahrten und Veranstaltungen 103

Auktionen, Börsen, Märkte 104

Mini-Markt 104

Bestellscheine 110

Vorschau & Impressum 114

	■	■	■
Ihre Note für die Themenwahl	↓	↓	↓
Ihre Note für den Inhalt	↓	↓	↓
Ihre Note für die Präsentation	↓	↓	↓

FOTOS: EMMANUEL NOUAILLER; CHRISTOPH KUTTER; JÜRGEN HÖRSTEL; FRIEDRICH BAER; TITELFOTO: ANDREAS RITZ

Name:

Straße:

Ort:

Tel. / E-Mail:





Peinliche Entgleisung

Am 9. Juli 2008 entgleiste ein ICE 3 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof mit einer gebrochenen Radsatzwelle. Erst auf Anweisung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) nahm die DB AG zwei Tage nach dem Unfall über 60 ICE-3-Züge aus dem Betrieb, um die Radsätze per Ultraschall zu prüfen. Bis auf Weiteres sollen die ICE-3-Radsatzwellen nun nach 60 000 km statt bisher 300 000 km Laufleistung untersucht werden. Experten hatten schon vor Jahren Zweifel an der Lebensdauer der ihrer Ansicht nach zu schwach dimensionierten Wellen angemeldet, was die Bahn jedoch nicht zu einer Verkürzung der Prüfintervalle bewegen hatte. Das Bild zeigt die Aufgleisungsarbeiten am havarierten ICE in Köln am Abend des 9. Juli 2008. FOTO: DIRK PEUSCHEL

Langstreckenlauf

Seit Anfang 2008 fährt das 2004 gegründete schwedische Eisenbahnunternehmen Hector Rail durchgehende Züge zwischen Schweden und Deutschland, seit Mitte April auch ohne Lokwechsel an den Grenzen. Hierfür werden seit Mitte letzten Jahres zehn TRAXX-Loks von Bombardier beschafft, ähnlich der Railion-185, aber mit den Zusatzausrüstungen für Dänemark und Schweden. Mehrheitseigner von Hector Rail ist die norwegische Reeder-Familie Høegh, die u. a. auch das fünftgrößte Unternehmen der Welt im Bereich des Schiffstransports von Autos betreibt. Fünf Zugpaare verkehren pro Woche zwischen Wanne-Eickel und Norrköping in Schweden und passieren dabei auch die Rendsburger Hochbrücke über dem Nordostsee-Kanal.

FOTO: KURT WALLANDER





241.003
Organa

DE AG
JETREIDE AG
SENFBILDER
Vollkraft
WOLFRUM 1718



D 823

Ffm

2

RV

Aschm. Zeh 10.10.58
Ffm. Br. Pfo 10.58
Zschöckel 10.10.58



»Das „p“ beim Gmp ...

... ist manchmal kaum mehr als ein „besserer“ Güterwagen. So oder ähnlich mögen die Gedanken dieses Reisenden gelautet haben, als er im Jahr 1959 die jüngst aufgemalte große „2“ auf der Wagenseitenwand des nunmehrigen MBI musterte. Vielleicht sinnierte er jedoch auch über bald notwendige alternative Reisemöglichkeiten, denn die Strecke Freieisen-Hungen wurde wenige Wochen nach dieser Aufnahme stillgelegt.

FOTO: JOHANNES KROITZSCH / SLG. MICHAEL MEINHOLD

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 8/2008

✦ **Galerie**

Wenn ich mir die vier plus eins Bilder der Galerie anschau und dann aus den aktuellen Medien erfahre, wie sorglos die DB AG mit ihren Kunden umgeht (ICE 3-Entgleisung in Köln wg. Achsbruch), kommt mir die Galle hoch. Auf der einen Seite wird auf romantische (schein-)heil(ig)e Welt gemacht, auf der anderen werden auf Kosten der Sicherheit Profite maximiert. Passt das zusammen?

Jörg Engel, Köln

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 6/2008

✦ **Märklin: Zahlen gut, Presse mies**

Mit Interesse habe ich Ihren Artikel über die Firma Märklin gelesen. Dass Märklin ein Image-Problem hat, ist offenkundig. Das liegt unter anderem auch an den unqualifizierten Äußerungen Ihrer Chefs. Im Kleinen strengt sich Märklin aber durchaus an, das muss einfach mal erwähnt werden! So musste ich vor kurzem an meiner Köf der SKW Trostberg feststellen, dass das Dach aus seiner Halterung gepresst war. Auch alle Haltestangen und die Gehäusewände waren verzogen. Unter den Tritten zeigen sich regelrechte Risse. Mit ungutem Gefühl ergoogelte ich mir die Information, dass dieses Modell von Zinkfraß befallen sei. Nachdem ich mich mit Märklin in Verbindung gesetzt hatte, bekam ich die Auskunft, dass die Lok nachgebaut und ich sie getauscht bekäme. Das ist (nach glaube ich sieben Jahren) sehr entgegenkommend und mehr als lobenswert!

Christian Ladgud, München

✦ **Märklin: Zahlen gut, Presse mies**

Märklin & Co. sollten endlich mit ihrem Eiertanz um die Herkunft ihrer Modelle aufhören. Warum geben auch Roco und Brawa nicht zu, dass sie in China produzieren lassen? Liliput und Hornby machen keinen Hehl daraus, Piko auch nicht – schadet es ihnen? Ich jedenfalls habe an und für sich kein Problem damit. Was Märklin macht, schadet der Firma mehr, als es ihr eventuell nutzt. Bei den günstigeren Loks kann man ja davon ausgehen, dass sie aus Fernost stammen. Das ist o.k, weil so der Preis klein bleibt. Der schlechte Nachgeschmack ist die Frage, ob mein edler Big Boy vielleicht auch von dort kommt? Zahle ich Preise für deutsche Arbeit und bekomme Ware aus China? Märklin sollte bitte offen dazu stehen und nicht die Kunden mit der Illusion des „Made in Germany“ leben lassen. Bitte mehr Ehrlichkeit! „Made in Germany“ auf Loks aus Deutschland und „Made in China“ auf Loks aus China.

Michel Planinger, Berlin

betr.: EISENBAHN JOURNAL 7/2008

✦ **Hecken-Eilzüge**

Das Wort „Heckeneilzug“ ist offensichtlich eine neuerdings eingeführte Bezeichnung und macht publizistisch die Runde (z. B. in dem 2007 erschienenen Buch „Lebendige Geschichte der Almetalbahn“, Paderborn / Kreismuseum Wewelsburg). »Hecken-Eilzüge« heißt es auf dem Titel des Eisenbahn-Journals vom Juli 2008. Ich würde eher sagen: „Heckenexpress“! Gewiss, den Plural von „Express“ (= Schnellzug) gibt es nicht. Ist

es das? – In der Spannung zwischen „Hecke“ = abgelegene, ländliche, stille Gegend – also das Gegenbild der Hochzivilisation auf der einen Seite – und dann „Express“ als Ausdruck eben dieser Hochzivilisation, liegt der Witz! Nicht aber in der Wortschöpfung „Hecken-Eilzug“, wie ich finde! „Eilzüge“ sind immer das gewesen, was Eilzüge zu sein hatten: schnellere „Personenzüge“ auf längeren Routen unter Einbeziehung von Nebenstrecken. Eine Verwandtschaft zwischen dem normalen „Eilzug“ und einem „Hecken-Eilzug“ erscheint mir daher gekünstelt. Eine Unterscheidung gibt es sehr wohl, wenn man den wirklich historisch zu begreifenden ‚Heckenexpress‘ Bremen–Rahden–Paderborn–Brilon-Wald–Sarnau–Marburg–Frankfurt besieht und mit anderen Eilzügen aus der Zeit der (z.B.) 1960er Jahre vergleicht.

Der in E. J. 7/08 auch angeführte „Kleber-Express“ München-Freiburg ist m.E. nicht recht zu vergleichen mit dem E 452(451) Bremen-Frankfurt (u. zurück). 65 Prozent seiner Bahnroute verlief über eingleisige Nebenstrecken! Seine Reisegeschwindigkeit zwischen Paderborn und Brilon-Wald betrug 42 km/h! Jene Almetal-Brilon-Schienenverbindung – heute teilweise abgebaut (!) – war zu jener Zeit bereits weitgehend von Bahnbussen ersetzt. Die Reisegeschwindigkeit insge-



samt, zwischen Bremen und Frankfurt betrug 49 km/h bei neun Stunden Fahrzeit! – Man konnte zwischen Bremen und Frankfurt (u. zurück) eine Alternative wählen, nämlich den „Express“ F 44 „Roland“; dieser durchfuhr die 67 km längere Bahnroute über Hannover–Kassel mit einer Reisegeschwindigkeit von 96 km/h bei gut fünf Stunden Fahrzeit!

Die Eilzugverbindung Bremen-Frankfurt kenne ich aus den 1960er Jahren (benutzte sie als Student zwischen Lübbecke und Marburg!). Man empfand das Ankommen dieses Zuges als das eines Expresszuges! Von Rahden (Kreis Lübbecke) kommend (dem relativ bedeutend-unbedeutenden Eisenbahnknoten in der „deutsche Ukraine“, wie man einstmals aus Herforder Sicht – sie endete augenscheinlich vor dem 20 km nördlich gelegenen Wall des Wiehengebirges – spöttisch sagte), erreichte der Zug auf seiner südwärtigen Bahn hinter Gestrigen auf der Steigstrecke vor dem Wiehengebirge mit 45 km/h den Kleinstadtbahnhof Lübbecke. Fauchend zog der „Frankfurter Eilzug“ mit der 38er Dampflokomotive vorne (preuß. P 8), und am Haken die ungewohnt schnellzugartigen grünen Waggonen in den Bahnhof der Kreisstadt ein. Allein die Ankunft des Zuges zog so manchen Betrachter an. Nur, das Wort „Heckeneilzug“ war gänzlich unbekannt, allerdings auch meine Wortschöpfung „Heckenexpress“. Doch man empfand die Besonderheit gerade dieses Zuges.

Dr. Georg Römhild, Borcheln