

Eisenbahn
JOURNAL

5
2009

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

Mai 2009

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

www.eisenbahn-journal.de

ANLAGENPORTRÄT

Bundesbahn pur

BAUREIHE V 200.1

Nicht nur Paradeferd

E 41-HISTORIE

Vielseitig talentiert

NEUE E 41-MODELLE

Grüne Knaller



05
4 190753 907407

(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: DR. UWE KNOBLAUCH,
CHRISTOPH KUTTER, HELGE SCHOLZ, GABRIELE
BRANDL; TITELFOTO: HELGE SCHOLZ



Titel

Ein Schäfer hütet seine Herde, dahinter zockelt ein Güterzug vorbei – Eisenbahn der Epoche III, ins Modell umgesetzt von den Eisenbahnfreunden Osnabrück. Doch deren Anlage hat noch einiges mehr zu bieten: „Die Klosterbahn“, ab Seite 54.

Vorbild

Galerie

- Gartenidylle mit Dampf 4
- Vorbild für die neue Trix-E41 6
- Brücke, Straße, Fluss 8

Kurz-Gekuppelt

- Notizen vom Vorbild 12

Lokporträt: Baureihe V200¹ (BR 221)

- Vom Paradeferd zum Arbeitstier 16

Vorbild & Modell

Historischer Bilderbogen: E41

- Vielseitig talentiert 40

Modell

Neuheiten

- Aktuelle Modellvorstellungen 48

Neues Modell: VT08.5 in H0 von Rivarossi

- Adenaers ICE 52

Anlagenporträt: H0-Anlage der Epoche III

- Die Klosterbahn 54

Anlagenporträt: Ziegeleibahn in H0

- Diesel, Lehm und Eimerkette 64

9. Wettbewerb: Folge 16

- Neuer Bahnhof für die Kleinbahn 70

Rubriken

- Forum 10
- Fachhändler-Adressen 90
- Auktionen, Börsen, Märkte 94



Lokporträt: Baureihe V200¹ – Vom Paradeferd zum Arbeitstier

» 16

Momente

- Bahnhofs-Riesenbockwurst mit Dampf 26

Lokporträt: E6904

- Erst Sorgenkind, dann Kilometerkönigin 28

Erinnerungen an die 80er

- Frühdienst in Wiesbaden-Dotzheim 34

Hinter den Kulissen

- Bei den Dampflokspzialisten 38



Neues Modell von Trix und Märklin: E41

» 46

E41 in H0 von Märklin und Trix

- Grüne Knaller 46

Anlagengestaltung

- Die Kohle kommt! 74

Bauen mit Josef Brandl, Folge 1

- Nebenbahnbekohlung 76

Neues Modell: V36 mit Digitalkupplung

- Für die Strecke fast zu schade 82

Landschaftsbau: Feuerlöschteich

- Platz fürs Froshkonzert 84



Anlagenporträt: Die Klosterbahn

» 54



Bauen mit Josef Brandl: Kleinbekohlung

» 76



Gartenidylle mit Dampf



Tender voraus war die 023 023 im Frühsommer 1975 zwischen Crailsheim und Lauda unterwegs, als JÜRGEN NELKENBRECHER beim Zwischenhalt in dem von einer wahren Blumenpracht idyllisch umrankten Bahnhof Laudenbach (Württ) diese eindrucksvolle Aufnahme gelang. Ob Lokführer und Heizer kurz Liegestühle ausklappten, ist nicht überliefert...



Vorbild für die neue Trix-E 41 ...



... ist die 141 219 im ursprünglichen Zustand als E 41 219. 1962 geliefert hatte die Maschine zunächst den seit 1959 für Güterzug- und Nahverkehrs-Elloks vorgesehenen Anstrich in Chromoxydgrün erhalten, wie ihn auch das Trix-Modell trägt (siehe Seite 46). Später erhielt das Vorbild das ab 1974 geltende Farbschema Ozeanblau-Beige, in dem sie auch Anfang der 1990er-Jahre noch unterwegs war – hier bei Jettingen. FOTO: GERHARD ZMMERMANN



Brücke, Straße, Fluss



Inspiziert von fränkischen Motiven baute Josef Brandl eine Anlage, auf der er ein klassisches Modellbahnthema umsetzte: eingleisige Nebenstrecke mit Endbahnhof im Mittelgebirge, dazu eine zweigleisige Parodiestrecke im Tal. Der Endbahnhof, dem unser Güterzug hier entgegenstrebt, heißt Wurzbach. Noch wurde die Anlage nicht veröffentlicht – dies bleibt einem zukünftigen Band von „Brandls Traumanlagen“ vorbehalten. FOTO: GABRIELE BRANDL

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 4/2009

Ladegut Kohle in Vorbild und Modell
Herzlichen Glückwunsch der Redaktion für diesen rundum sehens- und lesenswerten Beitrag!
Udo Kandler, 53343 Wachtberg

Zu dem äußerst gelungenen Heft April 2009 gratuliere ich sehr herzlich! Das Schwerpunktthema Kohle ist gut ausgewählt und sowohl im Vorbild als auch im Modell gekonnt dargestellt. Die von Ihnen ausgewählten Fotos sind hervorragend. Auch die anderen Themen finde ich sehr gut. Es ist innerhalb der letzten ca. zehn Jahre, seit ich Abonnent bin, wohl das beste Heft. Es bewegt sich – beginnend mit der Titelseite – m.E. am Rande der Genialität. Fast könnte man annehmen, dass zu dieser perfekten Inspiration ein Quantum Koks im Spiel war :-)

Es wäre mehr als erfreulich, wenn es in diesem Stil weiterginge. Insbesondere würden mich weitere Schwerpunktthemen über Gütertransporte (z.B. Mineralölprodukte, Kfz. etc.) sehr interessieren. Ihre Reihe über die Weintransporte vor einiger Zeit war übrigens ebenfalls hervorragend.

Markus Müller, 80102 München

Zunächst einmal ein ganz dickes Lob für das Heft! Ich finde es sehr gut, dass das EJ solch früher alltägliche Dinge in diesem Umfang darstellt. Auch das Titelbild ist einfach 'ne Wucht! Der Culemeyer auf Seite 52 ist allerdings nach dem 1. Januar 1940 aufgenommen. Die Kaelble-Zugmaschine verfügt über abgedunkelte



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 3/2009

Deutsch-Türkisch für Fortgeschrittene
Vielen Dank für diesen schönen Auslandsbeitrag. In aller Kürze sehr informativ aufbereitet. Nachdem viele deutsche Dampflokomotiven im Ausland noch länger



im Einsatz waren, sind solche Berichte besonders interessant.

Zur **EJ-SONDERAUSGABE 1/2009, E94**, S. 21, habe ich eine Frage: Es wird dort erwähnt, dass sich eine stärkere Nachfolgebaureihe der E94 mit der Achsfolge Bo'Co' + Co'Bo' als Baureihe E100 im Projektstadium befunden habe. Da ich an besonderen Konstruktionen sehr interessiert bin: Gibt es Konstruktionszeichnungen oder Skizzen von dieser angedachten Lokomotive? Wie waren z.B. die Drehgestelle und die Lokkästen bzw. Vorbauten ausgebildet?

Michael Praschl, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Uns sind keine Unterlagen dieser Art bekannt. Wir hätten sie selbst gerne im E94-Heft gezeigt ...



Scheinwerfer und über ein Kolonnenmarschgerät auf der Stoßstange. Das Kolonnenmarschgerät (Tarnscheinwerfer) ist zwischen dem Scheinwerfer und der Peilstange links (in Fahrtrichtung) auf der vorderen Stoßstange montiert. Gemäß damaligen Gesetzen war dies so ab dem 01.01.1940 Pflicht. Selbst Fahrradlampen mussten verdunkelt werden! Ansonsten: Achtungspfiff!

Stephan Arbeitlang, per E-Mail

Der Beitrag über die Kohle ist vielseitig und gut, enthält aber zum Bild auf Seite 36 wohl einen falschen Text. Das ist nicht „ein Bahnhof im Ruhrgebiet“, sondern, wie ich meine, in Gleiwitz. Es zeigt die westliche Hälfte der „Güterzugausfahrleise der Lastrichtung“ gemäß Gleisplan vom Dezember 1940. Der Gaskessel und die vorderen Schornsteine gehören zum Heizwerk, die hinteren zu den Huldshinsky-Werken. Die Einfahrsignale links sind für die von Hindenburg (links) und Beuthen (rechts) in den Hauptbahnhof führenden Strecken.

Siegfried Bufe, 84385 Eglham

Stückgut mal anders – Feuergut

Vielen Dank für diesen interessanten Beitrag, der dem Modellbahner tolle Anregungen für die Beladung offener Güterwagen aufzeigt.

Ich kann mich recht gut an eine ganz besondere Art „Feuergut“ erinnern, welche regelmäßig an der Kopf-rampe unserer Güterabfertigung in Kettwig vor der Brücke in den 50er u. 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts zur Verladung kam. Es handelte sich hier um tierische Abfälle der örtlichen Metzgereien, die zu dieser Zeit alle noch einmal in der Woche selbst schlachteten. Die Bundesbahn stellte zum Abtransport in regelmäßigem Turnus an der Laderampe einen offenen Güterwagen bereit. Die örtlichen Metzger entsorgten in diesen alles, was von den geschlachteten Rindern und Schweinen an Knochengeriebe übrig blieb. Für uns Kinder war das natürlich immer ein Ort, der uns magisch anzog, konnten wir doch die Anatomie einer Kuh hier hautnah und „geruchsintensiv“ studieren. Aber besonders während der wärmeren Jahreszeit war die Verladung dieser Art „Feuergut“ eine große Belästigung für die Anwohner. Leider habe ich zu dieser Zeit noch keine Fotos von der Eisenbahn gemacht. Auch bin ich mir nicht sicher, ob ich oder sonst irgendein Modellbahner ein solch „anrühiges Motiv“ ins Modell umsetzen würde. Aber das beweist mal wieder, dass es die „heile Welt der Eisenbahn“ nur bei Modellbahnern gibt. Übrigens, ich weiß bis heute nicht, wohin die Knochen gingen und was daraus gemacht wurde. Vielleicht weiß das ja ein Leser?

Werner Hoffmann, per E-Mail