

Eisenbahn
JOURNAL

9
2009

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
September 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 95,00
www.eisenbahn-journal.de



BAUREIHE 23

23 Fakten eines Erfolgs

RHB-ANLAGE WIESEN
Viadukt mit Bahnhof

DB-WERBUNG DER 60ER
Spiegel des Zeitgeists

NEUES VOM HO-REVIER
Im Pott, die Zweite

(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: BITTNER/SAMMLUNG SCHENK,
LUDWIG ROTTHOWE, HELMUT EHRIG,
JÖRG CHOCHOLATY



Titelbild

Baureihe 23? Alles bekannt! – Von wegen! Aus interessanten Perspektiven neu aufbereitet präsentieren wir die Historie dieser Baureihe: 23 Fakten zu einer Erfolgslok – ab Seite 16.

FOTO: UDO GEUM

Vorbild

Galerie

- Kleenex fürs Käthchen 4
- Im Neckartal unterwegs 6
- Wie aus dem Ei gepellt 8

Kurz-Gekuppelt

- Notizen vom Vorbild 12

Dampflok-Historie: Baureihe 23

- 23 Fakten eines Erfolgs 16

Momente

- Schuld und Schnellverkehr 28

Modell

Neuheiten

- Aktuelle Modellvorstellungen 46

Anlagenporträt: RhB-Bahnhof Wiesen in 1:87

- Viadukt mit Bahnhof 50

9. Wettbewerb: Folge 19

- Landschaft hat Vorfahrt 60

Anlagenbau: Langmessers Ruhrgebiet, Teil 2

- Schienen und Straßen fürs H0-Revier 64

Neues Produkt: Herpa Airbrush-Set

- Leichter Einstieg in den „Sprüh“ 72

Rubriken

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



Dampflok-Historie BR 23 23 Fakten eines Erfolgs

- 60er Jahre: Bundesbahn-Werbung
Spiegel des Zeitgeists 30

Erinnerungen

- Eine 23er und zwei Flaschen Schnaps 36

Triebwagenporträt: VT 60

- Triebwagen aus dem Baukasten 40



Erinnerungen D 398 Bebra-Köln 1968

- Neues Produkt: Fachwerkbrücke aus Karton
Weicher Wabbel hart wie Stahl? 74

Veranstaltung: Märklintage in Göppingen

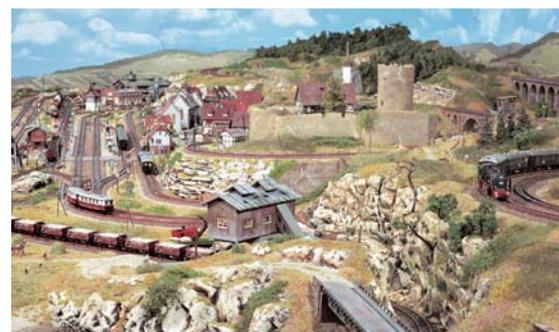
- Märklin macht Dampf 80

Fahrzeugbau: Rungenwagen mit Gittereinsatz

- Ein Käfig für den Kbs 82

Anlagengestaltung: Streuobstwiese

- Ökologisch wertvoll 86



Anlagenporträt Landschaft hat Vorfahrt

- Mini-Markt 94
- Bestellscheine 102
- Vorschau & Impressum 106



Fahrzeugbau Ein Käfig für den Kbs



Kleenex fürs Kätchen



Als man bei Henschel schon an der E 03 herumschraubte, wirkte Heilbronn-Süd, der nördliche Endpunkt der Bottwartalbahn, als sei die Zeit stehen geblieben. Nur der NSU Prinz (trotz der Nummer kein EJ-Firmenwagen!), das aus drei Lampen unterschiedlicher Bauart zusammengesetzte Spitzensignal der Lok sowie die Kleenex-Kartons auf dem mit einem beeindruckenden Stapel Stückgut beladenen Handwagen deuten darauf hin, dass das Bild 1964 aufgenommen wurde (am 7. August) statt zu Anfang der 30er Jahre. FOTO: WOLFGANG R. REIMANN



Im Neckartal unterwegs...



...ist noch bis Ende Oktober 2009 jeden zweiten Sonntag der historische Elektrotriebwagen 425 120/825 020/425 420 der Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG). Als „Neckartäler Radexpress“ geht es von Stuttgart aus nach Heidelberg und zurück mit einer Zwischenfahrt Heidelberg – Mosbach-Neckarelz. Der von den Freunden zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e.V. (FzS) betreute Zug führt auch einen zum Fahrradwagen umgebauten ehemaligen Postwagen mr-a mit. FOTO: GUNTHER HECK



Wie aus dem Ei gepellt ...



... präsentiert sich die 120 136, die inzwischen auch schon 20 Jahre auf dem Buckel hat. Sie steht im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs München und wartet am 23. Mai 2009 das Eintreffen der in Bildmitte sichtbaren 120 156 mit der ICE-Ersatzzug 73943 aus Nürnberg ab, der ein knappes halbes Jahr lang sehr regelmäßig mit der 103 245 bespannt war. In wenigen Minuten wird sie sich ans Zugende setzen und die leere Garnitur in den Abstellbahnhof befördern. FOTO: ANDREAS RITZ

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 8/2009

☛ Anlagenporträt – Als die Schlotte qualmten

Heureka! Jetzt weiß ich endlich, wie ich meine Anlage bauen werde! Immer wieder habe ich in den letzten Jahren neu geplant, wollte einfach „Alles“ unterbringen. Geträumt war schnell: Hauptstrecke, Großstadtbahnhof ... Auch die Firma Trix mit ihren schönen Schwerindustrie-Bausätzen ließ meine Phantasie höher fliegen. Aber es gelang mir nicht, einen befriedigenden Anlagenaufbau zu konzeptionieren.

Und nun kommt da Herr Langmesser – beileibe kein Unbekannter in der Szene – und zaubert mal eben auf 2,3 m² Ruhrgebietsstimmung pur. Das Konzept ist genial: atmosphärische Dichte ohne die bekannten Großbausätze, eine unerwartete Perspektive im Mittelpunkt des Geschehens; viele gestaltete Szenen erzählen kleine Geschichten; die Bahn ist prominent präsent und fügt sich doch harmonisch in ein größeres Ganzes. Dieses Anlagenporträt hat mir für meine Planung die Augen geöffnet!

Karl Schultz, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 7/2009

☛ Baureihe 39 – Starke Mehrzweckloks

Herzlichen Dank für Ihr Lokportait zur preußischen P10 (Baureihe 39). Sie haben damit die Geschichte einer sehr interessanten Typs an der Schwelle zu den späteren Einheitsloks aufgegriffen. An einer Stelle sind Sie

aber einem in der Literatur verbreiteten Fehler aufgesessen: Der Rost dieser Maschine war keineswegs trapezförmig sondern achteckig. Hinter der Feuer-tür bildete der Rost ein quer liegendes Rechteck. Zwischen den Rädern der vierten Kup-pelachse lag ein weiteres, schmaleres. Nur die Verbindung zwischen diesen beiden Abschnitten musste zwangsläufig ein Trapez bilden, das sich in Richtung der Rauchkammer verjüngte. Nachgewiesen ist dies u.a. in der Zeichnung DV 930 17 der Deutschen Reichsbahn.



Holger Späing, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 6/2009

☛ Top Ten der Bundesbahn

Das Titelbild des aktuellen EJ ist wirklich sensationell – und recht mutig: Mit dem plakativen, schönen Bundesbahn-Logo, noch dazu in Purpurrot, setzen Sie einen starken optischen Akzent in der langweiligen Masse der Modellbahnzeitschriften.

Ausgerechnet dieses Titelthema liefern Sie leider mit Mängeln sowohl inhaltlicher als auch konzeptioneller Natur: Für Bundesbahn-Loks eine Hitliste zu erstellen, ist natür-

lich eine gute Idee. Diese Liste ausgerechnet von Redaktions-Mitglieder erstellen zu lassen, birgt jedoch die Gefahr, persönliche Präferenzen über Präferenzen der Zielgruppe zu stellen – jederzeit in den aktuellen Casting-Shows zu erleben. Dazu gesellt sich eine Auswahl, die mir persönlich zum Teil absurd vorkommt: Was hat ausgerechnet die 184 in

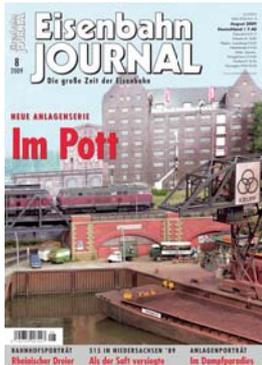


so einer Liste zu suchen – noch dazu so weit an der Spitze? Dagegen vermisse ich die beliebten Züge ET 30 und 403 oder eben richtig coole Fahrzeuge wie die UmAn-Lok, die „12x“, oder den IC-Experimental, die allesamt neue Wege erschlossen haben.

Ich war davon ausgegangen, dass Ihre Zeitschrift für die Leser produziert wird – und nicht für die eigenen Ange-stellten. Denn, klar macht es Spaß, eine persönliche Hit-liste zu erstellen – aber welchen substanziellen Nutzwert haben Ihre Leser davon? Statt dessen wäre eine offene Abstimmung unter den Lesern ein geeignetes Instrument gewesen, die unter der Leserschaft tatsächlich beliebten Fahrzeuge zu zeigen – und diese Maßnahme diene zudem der Leserbindung: Man will ja wissen, ob das eigene Lieblingsfahrzeug gewonnen hat!

Vielleicht erschließen sich Ihnen ja diese Kritikpunkte, und Sie starten im Herbst eine neue Aktion – ohne Jury, aber dafür Leser-nah. Ich wünsche Ihnen weiterhin viel und noch mehr Erfolg.

Alexander Kath, per E-Mail



Ihr Eisenbahn-Wissen ist gefragt

- Welchen Fluss überspannt die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands?
 - Elbe
 - Rhein
 - Wupper
- Die Spurweite ist der Abstand zwischen den Innenkanten der Schienen. Obwohl weltweit zahlreiche Spurweiten (z.B. Breit- oder Schmalspurbahnen) existieren, hat sich eine Spurweite von 1435 mm als Normalspur durchgesetzt. Wie kam es zu diesem ungewöhnlichen Maß?
- 5718 Bahnhöfe, 33 890 km Streckennetz, 1,84 Milliarden Reisende pro Jahr kennzeichnen die
 - Japanische JR East
 - Deutsche Bahn
 - Russische Staatsbahn RZD

Die Antworten zu den August-Fragen:

- Bei Feuchtigkeit oder Laub auf den Schienen dient Sand auch heute noch der Erhöhung der Reibung.
- Die fahrerlosen Züge sind in drei Abteile gegliedert: 1. Klasse, 2. Klasse und Bereiche speziell für Frauen und Kinder.
- Bei Dieselloks ist die Übertragung der Motorkraft auf die Räder problematisch. Erst spät wurden zwei Antriebsarten entwickelt: Bei dieselektrischen Loks treibt der Dieselmotor einen Generator an, der die Fahrmotoren mit elektrischer Energie versorgt. Dieselhydraulische Loks übertragen die Motorkraft mittels eines hydraulischen einstellbaren Getriebesystems auf die Räder.

Die Fragen sind dem Pocket Quiz „Eisenbahn“ der moses. Verlag GmbH entnommen. Wir bedanken uns bei der moses. Verlag GmbH für die Erlaubnis zum Abdruck der Fragen und Antworten. Sie finden moses. im Internet unter www.moses-verlag.de und die Pocket-Quiz-Produkte im gut sortierten Buchhandel.

