

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
November 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



**ANLAGENPLANUNG
MIT KARL GEBELE**

Kleinanlage mit Pfiff

DB IN DEN 70ERN
Albtraum Türkis-Beige

LOKPORTRÄT KÖF III
Klein und kräftig

ANLAGENBAU
Was für ein Saustall

(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: DIETER KEMPF, SIEGFRIED BAUM,
CHRISTOPH KUTTER, HELGE SCHOLZ



Titelbild

Wie man auf ganz kleiner Fläche viel Modellbahn unterbringt, ohne dass die Anlage überladen wirkt, zeigt Karl Gebele – ab Seite 58.

FOTO: KARL GEBELE

Vorbild

Galerie

„Hingucker“ des Monats 4, 6, 8

Kurz-Gekuppelt

Notizen vom Vorbild 12

DB in den 70ern: Farbkonzept Türkis-Beige

Der zweifarbige Albtraum 16

Vorbild & Modell

Modell

Neuheiten

Aktuelle Modellvorstellungen 52

Neues Modell: BR 23 von Märklin in H0

Die Jubiläumslok 56

Anlagenplanung

Kleine Anlage mit Pfiff 58

Anlagenporträt: Spur-O-Team Ruhr-Lenne

Groß bringt's mehr 66

Rubriken

Forum 10

Fachhändler-Adressen 88

Börsen, Märkte, Termine 92



Farbkonzept Türkis-Beige Der zweifarbige Albtraum

ZHALT

» 16

Momente

Ost-West-Begegnung anno 1975 26

Lokporträt: Köf III

Klein und stark 28

Lok-Legenden: Nohabs

Kultiges Familien-Treffen 34

Archiv-Raritäten: Walter Hollnagel

Hanseatische Streiflichter 38



Vorbild + Modell Lokstation Krumbach

» 46

Lokstation Krumbach / Teil 1

Heimat der Kleinen 46

9. Wettbewerb: Bewertungsbogen

Das Finale 72

Mymocom: Neue Möglichkeiten im Internet

Mitmachen und gewinnen! 76

Fahrzeugbau: Garratt in H0

Exotenalarm! 78

Modellbau Friedrichshafen: 30.10. – 1.11.2009

Modellbaumesse am Bodensee 80

Gebäudebau: Schweinestall Diebach von Luft

Was für ein Saustall! 82



Gebäudebau Was für ein Saustall!

» 80



Anlage

Schnell sein lohnt sich! Eintrittskarten gewinnen » 80

Eisenbahn JOURNAL Faszination Modellbau

Der besondere Service für alle Eisenbahn-Journal-Leser
Gegen Vorlage dieses Coupons an den Tagesklassen erhalten Sie eine ermäßigte Eintrittskarte (8,- € statt 10,- €)

Name:
Straße:
PLZ/Ort:

Dieser Coupon kann beliebig oft kopiert werden.

Im »Bundenthaler« durch die Pfalz

Mit ausgesuchtem Wagenpark und getreu dem Motto „Reisen wie vor 50 Jahren“ bespannte die 38 3156 am 23. September im Rahmen einer einwöchigen Veranstaltung im Neckartal und der Pfalz (siehe Kurz-Gekuppelt, Seite 12) den P 88022 „Bundenthaler“ von Neustadt/Weinstr. Hbf nach Bundenthal-Rumbach. Ein Höhepunkt auf der Strecke im Queichtal war die Ausfahrt aus Wilgarts-wiesen – im Hintergrund die 1839 bis 1843 erbaute Sandsteinkirche, die einzige doppeltürmige Kirche im Pfälzerwald. Hinter der „38 3156 (Bw Landau/Pfalz)“ verbirgt sich übrigens die 638.1301 der ÖGEG (ex CFR 230.301), die man für die Veranstaltung detailgenau und mit Witte-Windleit-blechen ausgestattet der einstigen in der Pfalz beheimateten Lok angeglichen hatte.

FOTO: GUNTHER HECK





Alles doppelt für »Äntschie«

In der letzten Phase des Wahlkampfs wandelte Bundeskanzlerin Angela Merkel Mitte September auf den Spuren Konrad Adenauers und reiste im historischen „Kanzler-Sonderzug“ durch Deutschland. Für die Bespannung sorgten gleich zwei ehemalige Edelrenner der Bundesbahn, 103 184 und 103 235. Beim Halt in Berlin Hbf am 16. September begnügte sich der Fotograf hiermit nicht und machte daraus sogar vier Loks.... FOTO: SEBASTIAN SCHRADER





November im Leinetal

Zwischen letztem Grün und ersten Frösten ruht die karge Landschaft im Leinetal bei Hannover am 29. November 1984. Die reizvolle Spätherbst-Melancholie unterbricht nur kurz der mit einer 110 bespannte Zug, der soeben eine Leine-Flutbrücke überquert. In der einheitlich-simplen Farbzuerteilung lässt die tiefstehende Sonne nur den beige lackierten Bereich optisch ins Gewicht fallen, während die offiziell als Ozeanblau bezeichnete zweite Farbe völlig diffus und künstlich erscheint und mit den erdig-natürlichen Tönen der Natur disharmoniert.

Eine große Story zum umstrittenen Farbschema der 70er-Jahre gibt es ab Seite 16!

FOTO: HELMUT SCHEIBA



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 9/2009

☛ 23 Fakten eines Erfolgs

Mich interessiert, wieso in den Bw, die sowohl 03er als auch 23er beheimatet hatten, die 03er immer beliebter war. Lag es an der kleinen Rostfläche, die bei mittlerer oder schlechter Kohle die Verdampfungswilligkeit des Kessels doch sehr einschränkte? Während meiner Studienzeit in Aachen habe ich bei den Bw Aachen-West und Betzdorf mein Geld als Heizer auf 44er und 50er verdient und selbst miterlebt, wie unterschiedliche Kohlequalitäten die Arbeit des Heizers und die Verdampfung beeinflussen können.

Die Umstellung von 19 t auf 17 t Achslast ist wohl sehr selten erfolgt. Im März 1969 wurde anlässlich einer Sonderfahrt Hagen – Altenhundem (E19) – Kreuztal – Erndtebrück – Bad Berleburg – Korbach – Hagen die 23 014 im Bw Siegen auf 17 t Achslast umgesteckt. Das Fluchen der Loks Schlosser bei dieser Aktion im Bw soll man am Bahnsteig gehört haben, weil die Bolzen nicht in die noch nie vorher benutzten Löcher passen wollten. Ab Altenhundem bewältigte die 23 014 unter Lokführer Gerhard Moll und Heizer Helmut Eckhardt die Steigung nach Welschen-Ennest mit 70 km/h. Nach dem Drehen in Kreuztal kam dann in Hilchenbach das Problem mit der „leichten“ Lok. Bei Minusgraden setzte Regen ein, der sofort eine dünne Eisschicht auf den Schienen bildete. Die leichte 23er putzte sich nur noch die Füße ab und blieb vor Vormwald stehen. Obwohl wir vor der Lok die Schienen mit Hand gesandet

haben, blieben alle Anfahrversuche erfolglos. Der Zug wurde wieder in den Bahnhof Hilchenbach zurückgedrückt und eine V 100 wurde zur Hilfe geholt. Das gleiche Problem trat dann bei Rückwärtsfahrt an der Steigung bei Korbach auf. Die Lok schleuderte nur noch und blieb stehen. Dort konnte das Problem aber mit Hilfe der bewährten Handsandstreuung und den Künsten des Lokpersonal bewältigt werden. Obwohl ich als Sandstreuer fungierte und wenig Zeit zum Fotografieren hatte, existieren von dieser Fahrt einige Aufnahmen in meiner Sammlung.

Wolfgang Kraus, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 8/2009

☛ ET-Exoten, Entenmörder und Bockerl

Mit Interesse lese ich (54) Ihre historischen Beiträge, die mich oft an meine Kindheit und Jugend erinnern. Bezüglich Ihres Berichtes über die Zabergäubahn bedarf es meiner Ansicht nach einiger Anmerkungen: 1) Seite 34, Bild der aufgebockten „Rosa“ BR 99 716, nebst Bildkommentar. Ich gehe davon aus, dass die Datumsangaben der Bürger zutreffend sind, wobei ich das Bild eher mit dem Jahr 1964 in Einklang bringen könnte. Jedenfalls war es nicht so, dass die Rosa am 3.6.1959 „nicht mehr benötigt“ worden wäre und die Zabergäubahn „nahezu auf Bahnbus umgewidmet“ gewesen wäre. Im Gegenteil: der Schmalspurbetrieb lief noch bis zum 10.5.1964. Dann fand ein Abtransport der Rosa zur Bottwartalbahn (Schmalspur) als Ersatzlok statt.

2) Seite 34 oben rechts zweiter Absatz: „die einzige Zugleistung des ansonsten bereits vollständig auf Bahnbus umgewidmeten Personenverkehrs“: Hier gilt das bereits oben Gesagte und mehr noch: Es war nicht so, dass das Ende des Schmalspurbetriebs auch das Ende der Bahnstrecke bedeutet hätte. Geradezu sensationell wurde die Zabergäubahn auf Normalspur umgespurt. Der erste Teil bis Brackenheim wurde am 27.9.1964 eröffnet, am 11.10.1964 bis Güglingen und am 25.7.1965 war der Endpunkt Leonbronn erreicht.

3) Die von Ihnen bereits praktisch für 1959 totgesagte Bahn hatte noch für sage und schreibe 27 Jahre Personenverkehr bis zum 25.7.1986. Die endgültige Stilllegung erfolgte 1995. Seit damals schlummert die Bahn vor sich hin. Die Schienen liegen noch weitgehend, sind aber an einzelnen Stellen, so in Güglingen, unterbrochen. Die Weichen in Lauffen als Übergang von der Strecke Heilbronn wurden ausgebaut. Eine Lokomotive könnte also die Strecke nicht mehr erreichen, ohne von einem Kran auf die Schienen gehoben zu werden. Viele Bahnhofsgebäude sind abgerissen. Meiner Einschätzung nach könnten die „Risse“ im Schienenband wiederhergestellt werden. Die Bahn ist im Nahverkehr wieder attraktiver geworden. Viele totgesagte Strecken wurden zwischenzeitlich reaktiviert. Vielleicht besteht auch für das „Zaberle“ noch Hoffnung.

Michael Winterscheidt, 53577 Neustadt/Wied



Ihr Eisenbahn-Wissen ist gefragt

- 1 Jedes Jahr verursachen „Head Checks“ einem Bahnunternehmen enorme Kosten. Was versteht man hierunter?
 - a) Triebwagen-Kontrollen
 - b) Medizin-Checks der Lokomotivführer
 - c) Risse an den Schienenoberflächen
- 2 In welchem Jahr legte die Deutsche Bundesbahn ihre letzte Dampflokomotive still?
 - a) 1953
 - b) 1977
 - c) 2006
- 3 Seit 2007 besteht eine ICE-Direktverbindung zwischen Berlin und Kopenhagen (Fahrzeit sieben Stunden). Wie wird der Fehmarnbelt überwunden?
 - a) Eisenbahnfährschiff
 - b) Eisenbahntunnel
 - c) Eisenbahnbrücke

Die Antworten zu den Oktober-Fragen:

- 1 Siemens erfand im Jahre 1866 die Dynamomaschine und stellte 1879 die erste Elektrolok (13 km/h) vor. 1892 erfand Rudolf Diesel den Dieselmotor. Elektro- und Diesellokomotiven ersetzten relativ rasch die Dampflokomotiven, da sie wirtschaftlicher und umweltschonender fahren.
- 2 Die Badener Gebäckspezialität „Spanischbrötl“ konnte dank der Bahnverbindung nun auch in Zürich zum Frühstück genossen werden..
- 3 Über zwischen den Gleisen verlegte Kabel steht die Lok mit dem Stellwerk in Verbindung (Induktive Übertragung). Im Wege der „Führerstandssignalisierung“ werden dem Lokführer Signal-Informationen elektronisch direkt auf eine Anzeige im Führerstand übertragen.

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.

