Eisenbahn JOURNAL
12
2009

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Dezember 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

Nord-Süd-Klassik

HANNOVER–BEBRA–WÜRZBURG/FRANKFURT
ZU BUNDESBAHN-ZEITEN

Modellbundesbahn
Ausstellungsanlage Bad Driburg
Weitere Anlagenporträts: • Ertmers REPA-Bahn III
• Hochbetrieb im Bergischen Land • Die 60er in 1:87
Bonus: Trailer und Filmausschnitte von RioGrande- und MIBA-Videos
DVD VIDEO
Gesamtlaufzeit
97 Minuten

Infotainment
Datenträger enthält nur Lehr- oder Infoprogramme

ELLOK-HISTORIE
E 91 im Frankenwald

ANLAGENPORTRÄT
Hauptsache Güterzüge

12
4 190753 907407

(Füllseite)

INHALT

Archiv-Raritäten von Werner Mittag Erweiterter Blickwinkel ➳ 36

Fotos dieser Seite: Werner Mittag/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Jürgen Hagemann, Jürgen Schillo, Christoph Kutter

Titelbild

Von den Nachkriegsjahren bis zum ICE-Start 1991 war die Strecke Hannover – Bebra – Würzburg/ Frankfurt die Nord-Süd-Relation der DB schlechthin. Auch Flieden liegt auf dieser Route. – Nord-Süd-Klassik ab Seite 16. Foto: Joachim Seyferth

Vorbild

Galerie
„Hingucker“ des Monats 4, 6, 8

Kurz-Gekuppelt
Notizen vom Vorbild 12

Streckengeschichte: Nord-Süd-Klassik
Alles dank Whisky und Wodka 16

Momente
Wie die Lokomotive, so der Staat 28

Modell

Neuheiten
Aktuelle Modellvorstellungen 48

Anlagenporträt: Lange Züge in H0
Hauptsache Güter. 52

Anlagenporträt: Industrie in den 30er-Jahren
Industrie-Betrieb 62

Lokstation Krumbach/Teil 2
Bekohlen per Bock. 68

Tipp & Termin: Ausstellungsanlage Bad Driburg
Wo ist Weserstein? 74

Rubriken

Forum. 10
Fachhändler-Adressen 88
Börsen, Märkte, Termine 92

Dampflok-Historie: 18.1 und 38.4
Totgesagte leben länger 30

Archiv-Raritäten: Werner Mittag
Erweiterter Blickwinkel. 36

Ellok-Historie: E 91
Frankenwald-Kreuzer. 42

Anlagengestaltung: Schienen im Pflaster/Teil 14
Edles Beulen-Blech 76

Anlagengestaltung: Feldwege
Zwischen den Feldern 80

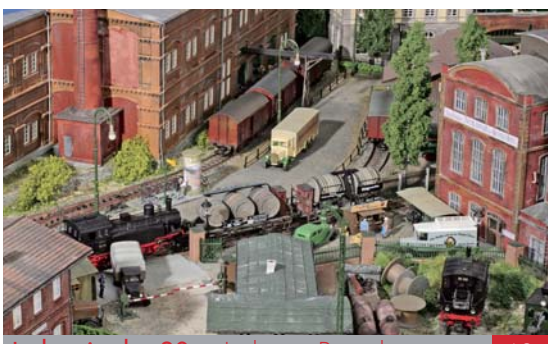
Basteln: Ladegut nach Vorschrift: Bruchstein
Mit Liebe gelegt. 82

Fahrzeugbau: Elsässer in H0
Einer für Wolle und Stahl. 86

Mini-Markt. 93
Vorschau & Impressum 106

E 91 Frankenwald-Kreuzer ➳ 42

Lange Züge in H0 Hauptsache Güter ➳ 52



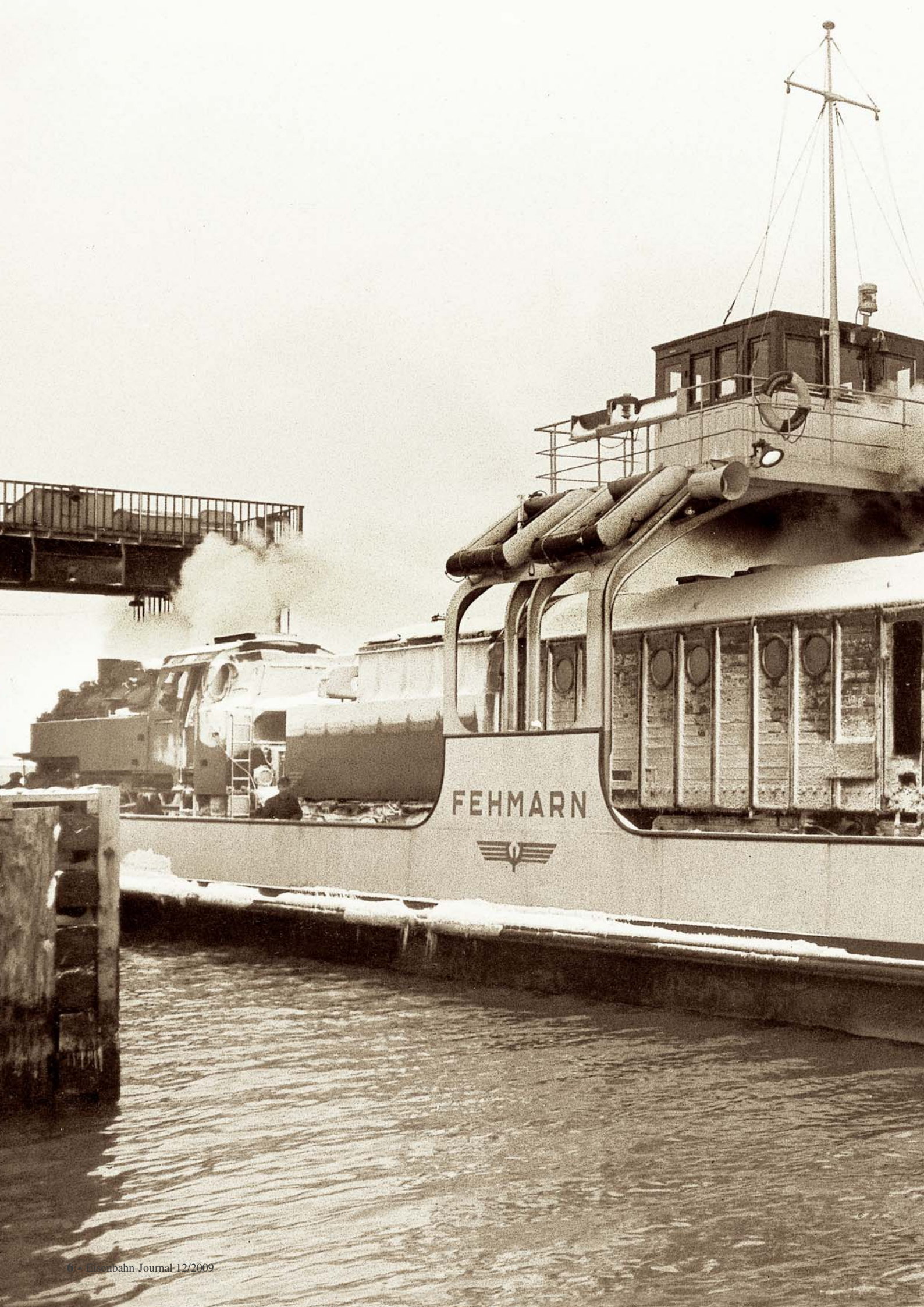
Industrie der 30er Industrie-Betrieb ➳ 62

Diesel-Herbst wie einst

Eine Prise herbstlicher Landluft, ein Nebenbahnpersonenzug mit V 100 und ein Güterzug aus Eas- und Kesselwagen mit V 60 waren die „Zutaten“ einer Veranstaltung von Stephan Herrmann (Ostsächs. Eisenbahnfreunde e.V.) auf der Burgwaldbahn und der Oberen Lahntalbahn am 17. und 18. Oktober 2009. Mit der Modernisierung ab Juli 2010 werden diese Strecken ihr Flair aus alten Bundesbahnzeiten komplett verlieren. Bei Birkenbringhausen zieht die 212 309 der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH am 18. Oktober ihren aus Umbauwagen gebildeten Zug aus Sarnau zum Endpunkt der Strecke in Frankenberg (Eder) – eine ländliche Szenerie wie einst, allein der recht moderne Heuladewagen verrät den Aufnahmezeitpunkt aus heutiger Zeit.

Foto: Gunther Heck

212 309-9


FEHMARN

Eine heißkalte Angelegenheit

Als im Winter 1952/53 der Norden unter Schneemassen versank, musste die Bundesbahn Hilfsgerätschaften auch aus entfernten Landesteilen herbeischaffen. Aus Kassel wurde zum Beispiel die Dampfschneeschleuder herangeholt, die hier am 13. Februar 1953 vom damaligen Fotografen der BD Hamburg auf dem Fährboot FEHMARN hinter der 86 766 des Bw Heiligenhafen aufgenommen wurde. Schon beim Anblick spürt man förmlich die Atmosphäre zwischen eisigem Wasser, klirrender Kälte, heißen Dampfschwaden und beißendem Rauch.

Foto: Walter Hollnagel/Sammlung Garn

Vor 50 Jahren: Ab in die Roaring Sixties!

Wer im Dezember 1959 auf das ausklingende Jahrzehnt zurück blickte, konnte der noch jungen Deutschen Bundesbahn eine ähnlich florierende Entwicklung attestieren wie der gesamten BRD. Die Dekade, in der Ärmelhochkrempeln und Anpacken angesagt waren, hat sich ja schließlich auch als Wirtschaftswunder-Jahrzehnt in der Geschichte zementiert. Doch noch ahnte niemand, dass der Strukturwandel bei der Eisenbahn ebenso wie der gesellschaftliche Umbruch in den nun folgenden zehn Jahren noch schneller, einschneidender, aber auch vielfältiger vonstatten gehen würde. Der röhrend-scheppernde Sound der Schienenbusse sollte sich sinnbildlich als Grundton in allen möglichen Bereichen einstellen. Die verhaltene Tonlage der 50er war passé und mit den Roaring Sixties stand nicht nur eisenbahnhistorisch betrachtet das vielleicht aufregendste und faszinierendste Jahrzehnt vor der Tür, dem auch das neue EJ-EXTRA mit DVD gewidmet ist, das seit Anfang November erhältlich ist.

Foto (Gelsenkirchen-Schalke, 1960): Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 10/2009

☞ Titelbild und Dampflok-Top-Ten

Herzlichen Glückwunsch zum gelungenen Oktober-Heft. Das ist wieder einmal eine sehr gut gelungene Mischung aus Vorbild-Teil und Modell-Teil. Und überhaupt das hervorragende Titelbild: the most sexiest cover ever!

Markus Müller, 80102 München

Ich bin hin- und hergerissen! Hingerissen und begeistert bin ich seit jeher von Ihrem Mut, immer wieder was Neues zu bringen. Die Seite „Momente“ und die „Galerie“ belegen das und erfreuen mich als Leser. Ihre Kreativität ist allen anderen Eisenbahn-Zeitschriften deutlich überlegen, wie man auch an den Top-Ten vom Juni und Oktober sehen kann. Gefreut habe ich mich schon im Juni auf die (erwarteten, vielleicht sogar erhofften) besserwisserischen und siebengescheiten Leserbriefe über dieses Thema.
Nun kommt natürlich ein Aber: ABER, das Titelbild der Oktober-Ausgabe ist so was von PEINLICH, ja leck mich am Arsch, ist das peinlich. So was möchte ich nicht noch einmal sehen, sonst kündige ich mein über 20-jähriges Abo!! Kein weiterer Kommentar!
So, nun habe ich auch mal einen siebengescheiten und besserwisserischen Leserbrief geschrieben, aber das musste sein!

Hubertus Ametsbichler, 85567 Grafing

Ihr Ranking ist o.k. Neben der Redaktion hätten Sie aber auch Ihre Leser fragen können. Das wäre eine breitere Basis – holen Sie’s doch einfach nach!
Mein persönliches Ranking:

1 BR 50 als das allgegenwärtige, sehr wirtschaftliche und sogar wohlgestaltete Rückgrat der Dampfzugförderung der DB
2 BR 24 und BR 64 als besonders wirtschaftliches Mehrzwecklokpaar
3 BR 41 als (relative) Universal-Langstrecken-lok der Nachkriegszeit
4 BR 78 als die in meinen Augen ausgewogenste Personenzuglok
5 BR 70 als eine kleine, leichte, wirtschaftliche Nebenbahnlok
6 BR 18.1 als eher kleine, sehr leistungsfähige Schnellzuglok
7 BR 98.11 als schnellere Variante der 98.8
8 BR 98.3 als liebenswerteste Mini-Dampflok
9 BR 94.5 als langlebigste Rangierlok, dank gutem Laufwerk auch streckentauglich
10 BR 99.25 „Walhalla“-Bockerl als eine der wenigen mir bekannten Schmalspurloks

Wir leben in Europa – fragen Sie doch mal nach europäischen Dampflok-Highlights! Dazu müssten sie zur Auffrischung abgebildet und in ihren Leistungen beschrieben werden. Franzosen, Engländer, Tschechen, Polen stellen einige ihrer deutschen Mitbewerber in den Schatten! Auch ein DDR-DR-Dampflok-Ranking wäre interessant. Die DR-03[10] z.B. war letztlich überzeugender als unsere zickige DB-Variante. Und wie war die wirkliche Leistung der 44 Öl West/Ost im Vergleich? Und warum wird die PSi-Leistung der 01[5] meist fälschlich mit dem alten 01-Wert 2240 PSi angegeben?

Reinhart Reuschel, 30916 Isernhagen

Wie bei den Elloks fällt meine Bewertung auch für die Top-Ten der Dampflokomotiven etwas anders aus als die der Redaktion. Meine Rangfolge lautet:

1 BR 01	6 BR 10
2 BR 01.10 Öl	7 BR 39
3 BR 18[3]	8 BR 45
4 BR 03	9 BR 44
5 BR 23	10 BR 78

Meine Bewertung ergibt sich aus einem Mix aus Ästhetik, Kraft und Zuverlässigkeit. Wenn ich noch eine Nr. 11 hinzufügen kann, sind das die BR 65/66, die Nr. 12 erhält die BR 38.

Klaus Weißenborn, 47445 Moers

Ihr Eisenbahn-Wissen ist gefragt

1 In welchem Jahr wurde die Fahrkarte erfunden?
a) 1699
b) 1838
c) 1943

2 Am 7. Dezember 1835 wurde zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche, 6 km lange Bahnstrecke, die Ludwigsbahn, eröffnet. Gezogen wurde der Zug von der Dampflokomotive Adler. In welchem Land wurde er hergestellt?
a) England
b) Deutschland
c) Amerika

3 Im Mai 2007 ist erstmals ein ICE 3 von Frankfurt nach Paris gestartet. Warum galt dieses Vorhaben lange Zeit als problematisch?

Die Antworten zu den November-Fragen:

1 Feine Risse an den Schienenoberflächen, die durch Hitze und Kälte, schwere Güterwaggons und Hochgeschwindigkeitszüge verursacht werden, stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Spezielle Schienenprüfzüge überwachen z.B. mit Ultraschall den Zustand der Gleise.

2 Die letzte Dampflokomotive wurde im Jahr 1977 von der DB aufs „Abstellgleis“ geschoben, da Diesel- und Elektrolokomotiven wesentlich wirtschaftlicher sind.

3 Der speziell für das dänische Schienennetz umgerüstete, dieselgetriebene ICE überwindet den Fehmarnbelt zwischen Puttgarden auf der Insel Fehmarn und dem dänischen Rødby an Bord einer Fähre der „Vogelfluglinie“. Die Überfahrt dauert nur 45 Minuten.

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.