

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Januar 2010
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



Tolle Modelle für den Hobby-Winter

V 200.1 VON ROCO, BR 74.0 VON BRAWA,
BR 43 VON FLEISCHMANN UND V 60 VON PIKO

LOKPORTRÄT BR 86

Die Unproblematische

VORBILD UND MODELL

BR 74 mit Schlepptender

ANLAGENPORTRÄT

Großer Bahnhof



(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: JÜRGEN NELKENBRECHER,
JOACHIM SEYFERTH, THORSTEN MEYER, JÖRG
CHOCOLATY



Titelbild

Da hat der Hase ja nochmal Glück gehabt! Die von Roco jetzt ausgelieferte Epoche-III-V 200.1 rettet ihm das Leben. Des Jägers Hund wiederum kann seinem Herrchen für das rechtzeitige scharfe Sitz-Kommando danken, denn sonst wäre er bestimmt unter die Räder gekommen. FOTO: TOBIAS PÜTZ

Vorbild

Galerie	
„Hingucker“ des Monats	4, 6, 8
Kurz-Gekuppelt	
Notizen vom Vorbild	12
Lokporträt: DB-Baureihe 86	
Handlich und unproblematisch	16

Vorbild & Modell

Baureihe 74 mit Schleptender	
Vorbild: 24 mal anders	44

Modell

Neuheiten	
Aktuelle Modellvorstellungen	52
Anlagenporträt	
Großer Bahnhof	56
10. Modellbauwettbewerb: Folge 1	
Lang, lang ist's her	66
Neues Modell: 74 ⁰⁻² von Brawa in H0	
Die etwas andere 74er	70

Rubriken

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



Lokporträt DB-Baureihe 86 Handlich und unproblematisch

➔ 16

Momente	
Weißer Winter in Norddeutschland	28
Lokporträt: 03 193	
Die kleine Null-Fünf	30
Impressionen	
ROT! Die Eisenbahnfarbe	36



Impressionen ROT!

➔ 36

Modell: Näherung an eine Unbekannte	48
-------------------------------------	----

Lokstation Krumbach: Teil 3	
Bansen zum Bock	72

Neues Modell: BR 43 von Fleischmann in H0	
Filigranes Kraftpaket	78

Anlagengestaltung: Grundstücksgrenzen	
Bürgers Burgwall	80

Anlagengestaltung: Wirtschaftswege	
Am Hang	86

Mini-Markt	94
Vorschau & Impressum	106



Anlagenporträt Großer Bahnhof

➔ 56



Anlagengestaltung Grundstücksgrenzen

➔ 80



Wann wird's mal wieder richtig Winter?

Eine Antwort auf diese Frage können wir leider auch nicht geben, freuen uns aber zumindest daran, dass es Fotografen gab, denen es in Zeiten echter Winter und besserer Eisenbahntage vergönnt war, solch stimmungsvolle Szenen festzuhalten. Ein guter Anlass, Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, ein besinnliches Weihnachtsfest und einen gesunden Start ins neue Jahr zu wünschen!

FOTO (SCHWARZWALD, 19. DEZEMBER 1973): FRIEDRICH WILHELM BAIER





Am Bahnübergang in Essen-Werden

Sobald die 65er mit dem geschobenen Wendezug nach Essen Hbf den Bahnübergang passiert hat, werden die Schranken hochgeklübelt und der Fahrer des VW Käfer mit Falt-Schiebedach kann seine Fahrt fortsetzen. Die Linie Essen-Kettwig-Düsseldorf war die Stammstrecke der beim Bw Essen Hbf beheimateten Tenderloks der Baureihe 65. Zum Sommerfahrplan 1966 lösten V 100 die Neubaudampfloks zwischen Essen und Düsseldorf ab. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs endete zwei Jahre später der V 100-Einsatz bereits wieder.

Foto (1960): BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Sie konnten nicht zueinander finden

Als die Deutsche Bundesbahn im Herbst 1993 in ihren letzten Zügen lag (am 1.1.1994 fusionierte man bekanntermaßen mit der DR zur Deutschen Bahn AG), zeigte sich die bis dato so dröge und schwerfällige Abteilung Brennkraft-Triebfahrzeuge des Bundesbahn-Zentralamts München ungewohnt experimentierfreudig und entschied sich dafür, die neuen Doppelstockzüge zwischen München und Mühldorf – die ersten der neuen Generation auf einer Bundesbahn-Strecke mit Dieseltraktion – nicht etwa wie erwartet mit der Baureihe 218 zu bespannen, sondern mit den Schwesterloks der Baureihe 217. Hintergrund für die Präferenz der zum damaligen Zeitpunkt ansonsten fast in Vergessenheit geratenen 217er war eine bei den zunächst eingesetzten Dosto-Wagen mit über Dachniveau der Lok liegenden Luftansaugöffnungen entstehende Abgasproblematik. Messfahrten hatten hier gezeigt, dass die 217 aufgrund ihres Vorkammermotors ein deutlich günstigeres Abgasverhalten als die 218 aufwies. Keine Rolle spielte die Tatsache, dass eine 217 mit ihrem separaten und dank höherer Getriebeeingangsleistung für die Traktion zuschaltbaren Heizdiesel prinzipiell leistungsstärker ist als eine 218. Denn dieser Vorteil konnte in der Regel nur im Güterzugdienst genutzt werden. Gleichwohl: Das verträglichere Abgasverhalten der 217 nutzte nicht viel und der Rest ist schnell erzählt. Der hohe Energiebedarf der Doppeldecker und die Generatortechnik der 217 waren nicht aufeinander abzustimmen, sodass es bereits am ersten offiziellen Einsatztag eklatante Heizprobleme gab und letztlich doch 218er die Bespannung der Züge übernehmen mussten. Und auch das ursprüngliche Abgasproblem bei 218-Traktion wurde einige Zeit später bekanntlich durch Motorenoptimierung einerseits und den Einsatz modifizierter, sprich „Diesellok-verträglicher“ Doppelstockwagen andererseits gelöst.

FOTO (PRÄSENTATION IN DORFEN, 13. NOVEMBER 1993): GERHARD ZIMMERMANN





217 016-5



DB
217 016-5

Historische Fotos

Euer Dezemberheft ist der absolute Hammer!!! So viele historisch wertvolle Fotos habe ich noch nie in einem Monatsheft gesehen, habt ganz herzlichen Dank für diesen wahren Augenschmaus. Ich bin begeistert! Wenn doch nur alle EJ so voll von solchen Schätzen wären, ihr könntet Euch wahrlich von den anderen Konkurrenten erheblich unterscheiden.

Wenn ich mir meine Sammlung an Dias und Negativen so ansehe, dann könnte ich sicherlich in vielerlei Hinsicht mit dem gerade Gebotenen mithalten und möchte Euch gerne meine Mitarbeit an solchen Galerien anbieten, denn ich könnte Bilder zur Verfügung stellen, die ab etwa 1945 beginnen, so richtig 1956 mit kristallklaren Farbdias einsetzen und danach die gesamte Dampflokomotivzeit abdecken.

Hans-Dieter Jahr, 66333 Völklingen

DVD, Nouaillier und Langmesser

Ich habe am Samstag die Dezember-Ausgabe des EJ erhalten. Wie immer sehr schön – besonders die Berichte von Emmanuel Nouaillier und Wolfgang Langmesser. Auch die beigelegte DVD ist sehr nett! Hierzu aber eine Frage: Zu den letzten DVDs gab es immer ein schönes Cover zum Ausdrucken. Für diese DVD aber anscheinend nicht? Oder stellen Sie noch eines auf die Internetseite? Ich würde mich wirklich sehr freuen, sieht dann nämlich doch etwas besser aus im Regal.

Axel Strell, per E-Mail

Antwort d. Red.: Natürlich gibt es das Cover zum Download: www.eisenbahn-journal.de/510912.html und dann nach unten scrollen.

Albtraum Türkis-Beige

Seit langem bin ich ein Leser Ihrer eigentlich sehr schönen Zeitschrift. Was Sie sich aber in Ihrer November-Ausgabe erlauben, ist einfach eine Frechheit! Ihre sehr subjektive Schreibweise ist teilweise wirklich beleidigend. Sie schreiben zwar, dass Sie nicht erwarten, jemanden zu verletzen, Sie tun es aber. Ich bin mit dieser Farbkombination aufgewachsen und für mich war sie ein vertrautes Bild. Schon immer gehört die 151 in Ozeanblau-Beige zu meinen Favoriten. Mir tat es wirklich weh zu lesen, dass ich keinen Geschmack haben soll. Das hat nichts mit „Retro“ zu tun: Ich bin Jahrgang 1981 und meine liebste Epoche sind nun mal die 80er. Sicher, es gibt immer zwei Meinungen zu einer Sache, aber jemanden so mundtot zu machen, wie Sie das tun, ist nicht schön. Natürlich ist es verständlich, wenn man sich ärgert, dass etwas vorbeigeht. Andere aber dafür zu beschimpfen, dass Sie etwas gut finden, ist nicht in Ordnung. Niemand sollte einem vorschreiben, was schön ist und was nicht. Diese Artikel hat mich jedenfalls mehr als enttäuscht.

Tobias Bäckermann, per E-Mail



Ich hatte mich sehr auf den o.g. Beitrag gefreut, weil ich mir Aufschlüsse erhoffte, wie es zu diesem Farbschema gekommen ist. Ich hätte schon genauere Erläuterungen erwartet, warum man sich damals ausgerechnet für „Türkis“ entschied. Man hätte ja auch Grün oder Blau oder sonst was nehmen können. Mich hätte auch interessiert, weshalb man das Farbschema (unten Türkis, oben Beige) nicht konsequent durchgezogen hat (z.B. nicht bei 194, 144 und 212) und ob es Überlegungen gab, das neue Farbschema z.B. bei 220/221 dann nicht eben auch an die spezielle Optik der Lok anzupassen, was ja eben bei 194, 144 etc. passiert ist. Außerdem: Warum gab es die (vorteilhaften) Zierstreifen nur z.B. bei 151, 218? Gab es seinerzeit gegenüber der DB Kritik am Farbschema? Wurde darauf reagiert, wenn ja wie? Warum hat man die Zierstreifen dann nicht auch auf anderen Loks angebracht?

Markus Müller, per E-Mail

Ich habe 1980 im zarten Alter von 15 Jahren angefangen, mich aktiv mit dem Vorbild meiner Modellbahn zu befassen – also gerade in der Hoch-Zeit von Ozeanblau-Beige. Ich bin in „Hauptstreckennähe“ aufgewachsen und hatte somit täglich Kontakt zur großen Bahn. Was meiner Meinung nach Ozeanblau-Beige so unattraktiv machte, waren die schmutzigen Fahrzeuge (aber das wurde in Ihrem Artikel ja schon erwähnt), vor allem



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.



Ihr Eisenbahn-Wissen ist gefragt

Mit den Antworten zu den Dezember-Fragen schließen wir unser kleines Eisenbahn-Quiz vorerst ab. Wenn Sie Gefallen daran gefunden haben, können Sie Ihr persönliches Pocket Quiz als Prämie für ein dreimonatiges EJ-Schnupper-Abo erhalten.

Die Antworten zu den Dezember-Fragen:

- 1 Der Stationsvorsteher Thomas Edmondson (1792–1851) ist der Erfinder der gedruckten und nummerierten Fahrkarten. Er meldete ab dem Jahre 1838 zahlreiche Patente z.B. für Datumspressen oder Lochzangen an und gründete später eine Fahrkartenfabrik. Das einheitliche Fahrkartenformat betrug 3,05 x 5,7 cm.
- 2 Der Adler stammte aus der Schmiede des berühmten englischen Eisenbahnpioniers Robert Stephenson. Ein Nachbau des Adlers ist im DB Museum Nürnberg ausgestellt.
- 3 Neben der Überwindung politischer und bürokratischer Hindernisse mussten die ICE 3 als Mehrsystemzüge ausgelegt werden, da in Deutschland und Frankreich unterschiedliche Strom- und Sicherungssysteme bestehen.