

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

Juni 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



**DAS GOLDENE GLEIS**  
**DIE GEWINNER 2010**  
50 Brocken-Fahrten zu gewinnen!

# Bundesbahn ist Trumpf

DIE TOP-ANLAGE DER IGM KAARST

LOKPORTRÄT E 18

**Elegante Jubilarin**

KFZ-TRANSPORTE

**Zweckgemeinschaft**

WENDEZUG-NACHSCHLAG

**Alle Modellsteuerwagen**

(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: KONRAD KOSCHINSKI,  
SAMMLUNG THOMAS DAXBECK, HELGE SCHOLZ,  
JÜRGEN SCHILLO



## Titelbild

Die Bundesbahn der Sechziger Jahre ist das Thema der IGM Kaarst. Ihre große Modulanlage „Karlsforst (Rhld.)“ hat schon auf vielen Ausstellungen die Besucher begeistert. 2010 jedoch wird sie nur im Eisenbahn-Journal zu sehen sein – ab Seite 54.  
FOTO: HELGE SCHOLZ



Lokporträt Baureihe E 18

16

## Vorbild

### Galerie

„Hingucker“ des Monats . . . . . 4, 6, 8

### Kurz-Gekuppelt

Notizen vom Vorbild . . . . . 12

### Lokporträt: Baureihe E 18

Elegante Jubilarin . . . . . 16

### Momente

Schienenbus in der Radarfalle . . . . . 28

### Eisenbahn-Historie: Bw Nordenham

Außerhalb des Deiches . . . . . 30

### Güterverkehr: Eisenbahn und Automobilindustrie

Zweckgemeinschaft . . . . . 38



Güterverkehr Eisenbahn und Autoindustrie 38

## Vorbild & Modell

### Lokporträt: Stromlinienversuchslok 05 003

Lok kehrt: von hinten nach vorne . . . . . 46

### Neues Modell: Versuchslok 05 003

Roter Rückwärts-Renner . . . . . 48

## Modell

### Neuheiten

Aktuelle Modellvorstellungen . . . . . 50

### Marktübersicht: Steuerwagenmodelle

Von hinten nach vorne . . . . . 76

### Anlagenporträt: Karlsforst

DB ist Trumpf . . . . . 54

### Anlagengestaltung: Signalbrücke

Logenplatz für Lichtsignale . . . . . 80

### Anlagenporträt: Inselbahn in HO

Sommer, Sonne, Sonderooge . . . . . 64

### Anlagenbau: Kleine Lokstation am Hang, Teil 2

Lokfütterstelle . . . . . 84

### Anlagenplanung

Ein Gaswerk für Cronenberg . . . . . 72

## Rubriken

Forum . . . . . 10

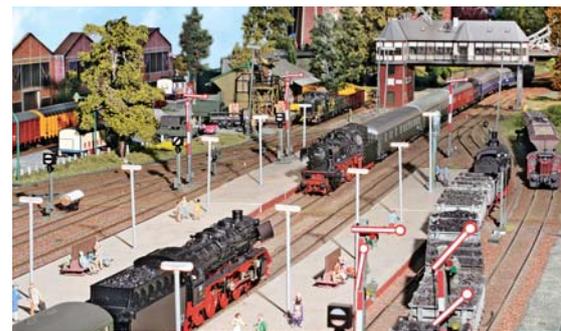
Fachhändler-Adressen . . . . . 90

Börsen, Märkte, Termine . . . . . 94

Mini-Markt . . . . . 94

Bestellscheine . . . . . 102

Vorschau & Impressum . . . . . 106



Anlagenporträt DB ist Trumpf 54



Anlagengestaltung Signalbrücke 80

## Viele Formen der Mobilität...

... vereint diese Aufnahme aus dem Jahr 1948 in Düsseldorf-Bilk: Ob zu Fuß, auf dem Fahrrad, ob im Auto, in der Straßenbahn oder im Zug – es war trotz regnerischen Wetters allerhand los, als 50 3080 (in vereinfachter Ausführung als Übergangs-Kriegslok BR 50 ÜK) die Bahnunterführung an der Burghofstraße passierte, in der soeben ein Straßenbahnzug der Linie 1 der Düsseldorfer Rheinbahn nach Benrath auf die Weiterfahrt wartete. Beachtenswert ist auch die für Düsseldorf so typische Henkel-Werbung.

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG



*ermachen Henkelbrachen!*



Karosserie und  
Fahrzeugbau  
KARL MÜLLER



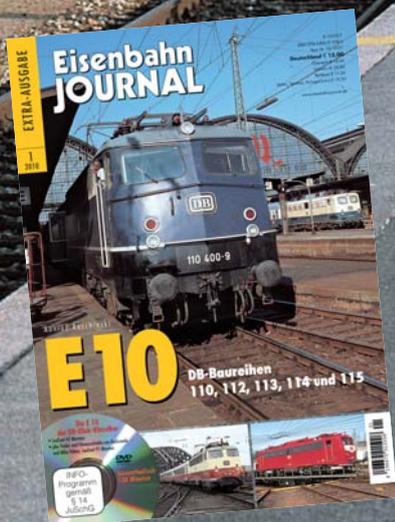


Garmisch-Partenkirchen

DB

113 266-1

DB



## E10 – für immer jung

Die V 200 ist Mythos, die 103 Legende – und die E10 hat den „Nimbus des ewigen Lebens“. Die Loks sind teilweise sogar älter als längst aus dem Staatsbahnpfandienst ausgeschiedene Maschinen der Baureihen 220/221 und viel älter als die ebenfalls bereits pensionierten 103er, noch immer aber schrubbt eine stattliche Anzahl von E10 als 110er, 113er oder 115er auf Touren kreuz und quer durch Deutschland Kilometer runter wie in jungen Jahren. Ob elegante „Büggelalten“-Front oder schlichte Kastenform – die robusten Oldtimer sind zuverlässig und beliebt wie eh und je und haben erst im zurückliegenden harten Winter 2009/2010 bewiesen, dass ihre einfache Elektrotechnik auch unter widrigsten Umständen funktioniert und allemal mehr aushält als die hochsensible und hochgezüchtete Elektronik moderner E-Loks... Weil dennoch freilich auch der Nimbus der immer Jungen leider irgendwann erlöschen wird, haben wir der E10 in allen ihren Spielarten bereits jetzt mit einer extra starken und völlig neu bebilderten Sonderausgabe ein würdiges Denkmal gesetzt – EJ-Extra 1/2010 ist seit kurzem im Handel! (Die Aufnahme vom 29. August 1993 zeigt 113 266 mit einem Nahverkehrszug aus Reutte bei der Einfahrt in den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen.)

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN



## Der Reiz der Steigung

*Als Ergänzung zum Dampfspektakel 2010 in der Eifel und an der Mosel (siehe auch Rubrik Kurz-Gekuppelt) sowie anlässlich des Jubiläums „20 Jahre Plandampf in Deutschland“ boten die Organisatoren des Revierdampf-Teams allen Solidareinzählern u.a. Fotogüterzüge auf der Eifelquerbahn am 6. April an. Einen besonderen Reiz auf die anwesenden Fotografen und Filmer übte dabei die lange 1:40-Steigung nahe der Ortschaft Rockeskyll (zwischen den Stationen Pelm und Hohenfels) aus, denn hier waren alle Sonderzüge von den umgebenden Hügeln aus lange zu beobachten. GUNTHER HECK fotografierte die 50 2740 der Ulmer Eisenbahnfreunde, die mit einem gemischten Güterzug von Gerolstein nach Ulmen die Steigung erklimmt, im Hintergrund die Ruine der im 12. Jahrhundert erbauten Kasselburg bei Pelm.*



*betr.: EISENBAHN-JOURNAL 5/2010*

☞ Eisenbahn-Journal allgemein

Mit großem Interesse lese ich seit etwa zwei Jahren regelmäßig Ihre Zeitschrift. Besonders gelungen finde ich die Mischung aus Vorbildgeschichten und fortgeschrittenem Modellbau. Ich denke, dieses Konzept hat bei Ihrem Magazin Tradition. Umso mehr hat mich heute ein Leserbrief in EJ 5 geärgert, der gerade dieses kritisiert und sehr gut dokumentierte Modellbaulektionen von erstklassigen Modellbauern wie Emmanuel Nouaillier als „Basteltipps“ abtut, die fehl am Platze seien. Ihre sehr detaillierten Anlagenporträts findet der Leserbriefschreiber immerhin noch „tolerabel“.

Sicherlich ist es einer Hobbyzeitschrift unmöglich, es allen recht zu machen. Zumal es sich bei den zerstrittenen Modellbauern um eine so heterogene Zielgruppe handelt. Aber lassen Sie sich nicht von solchen Grobmotorikern irritieren. Bleiben Sie, wie Sie sind! Um das zu unterstreichen, abonniere ich jetzt endlich das Eisenbahn-Journal!

*Domingos Schrader, 06636 Laucha an der Unstrut*

Das EJ hole ich mir bisher immer im Bahnhof. Seit einem Jahr etwa ist das EJ ein echter Hit! Immer wieder finden Sie klasse Themen und setzen sie meisterhaft in Druck.

*Bernhard Klein, 47632 Kevelaer*



☞ Lust auf lange Strecken

Schön, dass Sie auch solche „Extremanlagen“ wie die ab Seite 62 im Mai-EJ zeigen. Mit „extrem“ meine ich die Raumabmessungen, die geschätzte 11,5 x 4,5 m betragen. Sicherlich hätte man die Anlage auf diesen rund 50 m<sup>2</sup> auch anders konzipieren können, mit mehreren Zungen in den Raum z.B. Mir gefällt jedoch die Idee, die große Länge des Raums möglichst auszunutzen und so eine prächtige Hauptbahn-Paradestrecke und einen ausgewachsenen Bahnhof in nicht allzu schlimmer Verkürzung gegenüber dem Vorbild unterzubringen. Nach einmal Überschlafen war mir klar, dass dieses langegezogene U genau das Anlagenkonzept darstellt, nach dem ich in den letzten Monaten gesucht habe. Meine räumliche Situation ist ähnlich. Nur traute ich mich nicht, „einmal hin, einmal zurück“ zu planen. Zu sehr hatte ich Bedenken, dass die Anlage dann steif und undynamisch wirken würde. Jetzt jedoch sind alle meine vielen Entwürfe mit Zungen und Ecken und dem Verzicht auf dieses oder jenes hinfällig geworden. Die Anlage von Herrn Barnet zeigt mir, dass sich der Mut,

etwas entgegen der üblichen Konventionen zu tun, gelohnt hat. Und das macht mir Mut für meine Anlage. Dem EJ-Beitrag sei Dank!

*Peter Rabe, per E-Mail*

*betr.: 1x1 des Anlagenbaus 1/2010*

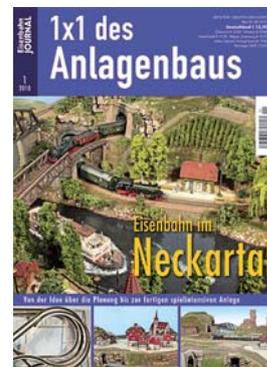
In Dortmund auf der Intermodellbau (Messe) habe ich die Brawa-Schauanlage gesehen. Bei Brawa sagte man mir, bei Ihnen im Verlag würde es seit März 2010 ein Heft von der Anlage geben. Welches Heft?

*Axel Albat, per E-Mail*

**Antwort der Redaktion:**

*Brawa hat Recht. Das Heft*

*heißt „Eisenbahn im Neckartal“ und zeigt in nachbausicherer Art, wie die Anlage entstanden ist. Natürlich kommen auch schöne Bilder der Anlage und ungewöhnliche Fotoperspektiven nicht zu kurz dabei.*



*betr.: EISENBAHN-JOURNAL 4/2010*

☞ Von Küllenhahn nach Cronenberg

Mit großem Interesse habe ich die Wendezugbeiträge im diesjährigen Heft 4 gelesen. Im Beitrag „Von Küllenhahn nach Cronenberg“ stimmt allerdings etwas nicht so ganz. Dort steht auf Seite 58 „... das in den letzten Jahren auf Grund seiner verschlungenen Streckenführung vom Volksmund den liebevollen Beinamen ‚Sambalinie‘ oder ‚Sambabahn‘ erhielt ...“. Wenn Sie das dem „Volksmund“ erzählen, werden Sie wohl Protest ernten. Es hieß immer einfach nur „Samba“ – ohne Linie oder Bahn. Dieser Name kam auf als Synonym für die auf der Strecke verkehrenden Triebwagen der Baureihe VT 95, deren Schaukelbewegungen in den zahlreichen engen Kurven die Hüften der Fahrgäste schwingen ließen ähnlich wie bei dem in den 1950er Jahren zu großer Popularität gekommenen gleichnamigen brasilianischen Tanz.

Wie ich gerade Anfang Februar bei den 8. Cronenberger Modellbahntagen selbst erleben konnte, ist der Schienenbus = Samba auch heute immer noch bei den Cronenbergern tief im Bewusstsein verankert. Selbst die Kinder, die den Samba gar nicht mehr erlebt haben, wissen da Bescheid. Das brachte übrigens dem VT 98 auf unserer eigenen Ausstellungsanlage etliche zusätzliche Fahrten ein, weil das Publikum einfach den Samba fahren sehen wollte. Mehr Informationen zum Samba gibt es auch in dem gleichnamigen Buch von Kurt Kaiß und Michael Peplies, Heft 6 der Reihe Rheinisch-Bergische Eisenbahngeschichte, ISBN 978-3-9806103-6-0.

*Wolfgang Hückel, 42781 Haan*

☞ Ein Wendezug-Befehlswagen

Herzlichen Glückwunsch zu einem mal wieder fantastisch gelungenem EJ! Erlauben Sie mir aber einige An-