

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X  
**Deutschland € 7,40**  
Österreich € 8,15  
Schweiz sfr 14,80  
Belgien, Luxemb. € 8,65  
Niederlande € 9,50  
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 9,70  
Finnland € 10,90  
Norwegen NOK 95,00



## BAUREIHE E 17 BOLIDEN JAHRGANG '28

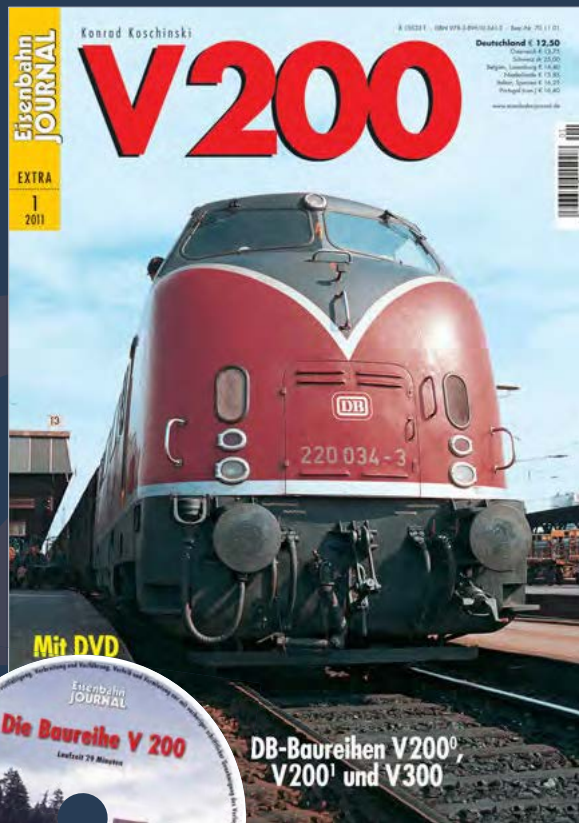
BAHNHOFSPORTRÄT  
Güter aus Roßberg

VORBILD UND MODELL  
ET 89 »Rübezahl«

ANLAGENPORTRÄT  
Thüringen in 1:87



# Vom DB-Stolz zum Kult-Klassiker



Die V 200 war der Stolz der jungen Bundesbahn. Bis 1959 wurden insgesamt 86 Exemplare in Dienst gestellt, 50 weitere mit stärkeren Motoren folgten bis 1965. In den Anfangsjahren führten die V 200 zahlreiche Fernschnellzüge mit klingenden Namen wie „Rheingold“ und „Blauer Enzian“, „Gambrinus“ und „Hanseat“. Nach dem Ausscheiden aus den Diensten der DB in den 1980er-Jahren verkaufte die DB viele V 200 an Kunden im Ausland, darunter nicht nur Gleisbaufirmen, sondern auch mehrere Staatseisenbahnen. Insgesamt 36 Maschinen beider V-200-Spielarten sind aber noch heute in Deutschland erhalten. Diese Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals dokumentiert die Geschichte der V 200 mit einem kompetenten Text und zahlreichen, bislang meist unveröffentlichten Fotos, vielen Zeichnungen und einer aktuellen Statistik. Die **beiliegende Video-DVD** zeigt in dem 29-Minuten-Film „Die Baureihe V 200“ aus der Eisenbahn-Journal-Videothek die wohl populärste deutsche Diesellokomotive in historischen Szenen.

## Extra-Ausgabe 1/2011:

**116 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inklusive Video-DVD mit 86 Minuten Gesamtlaufzeit**

**Best.-Nr. 701101 · € 15,-**

## Weitere Extra-Ausgaben



**Vom Erz zum Stahl 2**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 700802 · € 15,-



**Die Baureihe 103**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 700901 · € 15,-



**Die DB in den 60ern**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 700902 · € 15,-



**E 10**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701001 · € 15,-



**Eisenbahn und Kohle**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701002 · € 15,-

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 810, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

**VCB**

FOTOS DIESER SEITE: WOLFGANG MATUSSEK,  
SAMMLUNG DR. RAMPP, HELGE SCHOLZ, CHRISTOPH  
KUTTER; TITEL-FOTO: WOLFGANG MATUSSEK



Baureihe E 17 Jahrgang 1928

18

## Vorbild

### Galerie

„Hingucker“ des Monats ..... 4, 6, 8

### Kurz-Gekuppelt

Notizen vom Vorbild ..... 14

### Ellok-Porträt – Baureihe E 17

Jahrgang 1928 ..... 18

### Momente

Von Bismarcks Dampf ..... 32

### Bahnhofsporträt: Roßberg

Wiederbelebt durch Glas und Kies ..... 36



Triebwagenporträt ET 89 »Rübezahl«

44

## Vorbild & Modell

### Triebwagenporträt: ET 89

»Rübezahl« ..... 44

### Neues Modell: ET 89 in H0 von Brawa

Berggeist, bayrisch. .... 50

## Modell

### Das Goldene Gleis: Die Gewinner

Die Sieger 2010 ..... 12

### Neuheiten

Aktuelle Modellvorstellungen ..... 52

### Anlagenporträt: Thüringen in H0

Zwischen Preußen und Bayern ..... 56

### 10. Modellbauwettbewerb: Folge 11

Ab nach oben! ..... 68

### Neues Modell: VT 12.5 in H0

Rocos Regionalzigarre ..... 74

### Anlagenbau: Elektrifizierter Endbahnhof, Teil 1

Bayern unter Draht. .... 76

### Neues Produkt: Leise fahren mit Minitec

Schleichschienen für Soundloks ..... 82

### Fahrzeugbau: Güter-Steuerwagen, Teil 2

Groß, grün, schmalfüßig ..... 84

### Im Test: Dampfdestillate

Lust auf Qualm ..... 88

### Basteln: Nadelbäume natürlicher

Ausgeflaschenputzert. .... 92



Anlagenporträt Thüringen in H0

56



Neues Modell VT 12.5 in H0

74

## Rubriken

Forum. .... 10

Fachhändler-Adressen ..... 94

Börsen, Märkte, Termine ..... 98

Mini-Markt. .... 98

Vorschau & Impressum ..... 106









## **OBERPFÄLZER ERINNERUNGEN...**

... galt es vom 15. bis 17. April 2011 im Raum Weiden–Amberg–Regensburg wachzurufen. Ursprünglich Anfang der 1960er Jahre von Mühl Dorf nach Schwandorf umstationiert, versah die 38 3101 in der Oberpfalz ihren Dienst. Nun ließen sich dank der ÖGEG-638.1301 in „Bundesbahn-Gestaltung“ jene Einsätze in passender Umgebung nach-erleben, beispielsweise am 17. April bei der Vorbeifahrt am klassischen Vierkirchenblick von Sulzbach-Rosenberg während der Fahrt als Zug 92991 von Amberg nach Neukirchen.







## FAST WIE VOR 20 JAHREN

Auch zwei Jahrzehnte nach dem Aus im DB-Personenverkehr zum 31. Mai 1991 weist die Staudenbahn Gessertshausen–Markt Wald noch eine weitgehend intakte Infrastruktur auf. Nach der Gesamtstilllegung am 1. Mai 1996 durch die DB AG war dies der Übernahme durch die private Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH und der damit verbundenen schrittweisen Reaktivierung zu verdanken. Schon seit einigen Jahren bietet die parallel gegründete Stauden-Verkehrs-GmbH (SVG) daher auch wieder Ausflugsverkehr bis Markt Wald wie es in den ersten Jahren nach der Stilllegung noch sporadisch der Fall war. Einen Unterschied zu damals aber gibt es freilich: Gute alte DB-Schienenbusse, wie hier im Juni 1992 in Walkertshofen, fahren heute keine mehr...



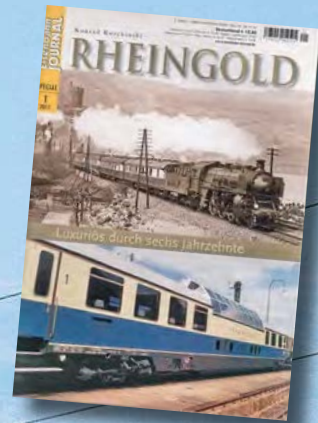






## LEGENDÄRER KLASSIKER

Sechs Jahrzehnte lang war der „Rheingold“ Inbegriff für luxuriöses Reisen auf Schienen. Erst 1987 wurde der Klassiker eingestellt – als letzter TEE-Zug der Deutschen Bundesbahn. Die neueste EJ-Sonderausgabe porträtiert den legendären Luxuszug, seine stets besonderen Wagen und Loks sowie die Zugbildung in den verschiedenen Epochen. Der TEE „Rheingold“ verkehrte zwischen Hoek van Holland/Amsterdam und Genf. Sein Aussichtswagen mit vollverglaster Aussichtskuppel bot Panoramablicke wie hier auf die Burgen und Schlösser am Mittelrhein. Die Aufnahme in Oberwesel entstand im Jahr 1970.





betr.: EISENBAHN-JOURNAL 5/2011

# Foto-Raritäten „Memories of Heidelberg“

Das schöne Bild des Lkw des Circus Carl Hagenbeck auf Seite 36 zeigt nicht einen von Daimler-Benz in Mannheim „gezwungenermaßen“ gebauten Opel Blitz, sondern einen Mercedes-Benz 4500 A – der Allradantrieb ist gut sichtbar. Die bei diesem Typ noch senkrecht stehende Kühlermaske – mit Mercedes-Stern! – und die Form der Kotflügel beweisen dies eindeutig.

Der Typ wurde bis Kriegsende in Gaggenau gebaut, zuletzt mit dem Einheitsführerhaus, und auch noch danach, unter anderem für die französische Armee – Gaggenau lag ja in der Französischen Besatzungszone. Ich habe selbst solche Lkw gesehen. Ab 1949 war er, nun natürlich mit Blechführerhaus und mit auf 120 PS angehobener Leistung, als L 5000, auch mit Allradantrieb, einer der drei ersten Nachkriegs-Lkw-Typen. Er behielt auch seine senkrechte Kühlermaske, im Gegensatz zu den beiden anderen, L 3250 (später L 3500) – dieser stammt wohl tatsächlich vom Opel Blitz ab – und L 6600. Aus diesem wurde der Bundeswehr-Lkw 5 to gl „DB“ entwickelt. Auf Seite 38 oben kann man übrigens das Vorderteil eines L 5000 sehen. Die von Daimler-Benz gebauten Opel Blitz hatten die – abgeschrägte – Opel-Kühlermaske, aber nicht das Opel Blitz-Symbol darauf.

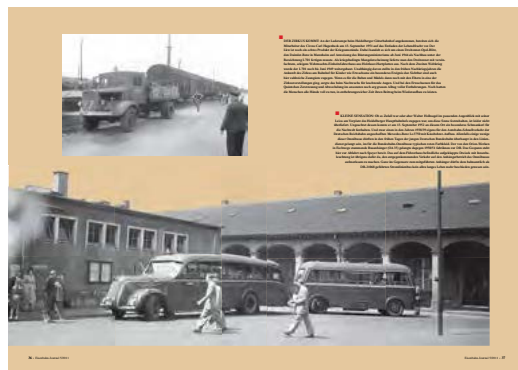
Meines Wissens sind in Mannheim auch keine Allrad-Opel Blitz gebaut worden. Die militärischen Geländereifen lassen vermuten, dass der L 4500 A tatsächlich

aus Wehrmacht-Beständen stammt. Das – hier fälschlicherweise nicht abgeklappte – beleuchtete „Anhänger-Dreieck“ wurde übrigens Anfang der 50er Jahre durch die roten Rückstrahl-Dreiecke auf der Rückseite der Anhänger ersetzt.

Berthold Graf  
Stauffenberg,  
71570 Oppenweiler

Das Bild auf Seite 36 oben in der aktuellen EJ-Ausgabe (5/11) fordert meinen entschiedenen Widerspruch heraus. Bei dem abgebildeten Fahrzeug handelt es sich zweifelsfrei um einen Mercedes-Benz L 4500 A und nicht um den L 701. Die Unterscheidungsmerkmale sind eindeutig: Den L 701 gab es im Gegensatz zu seinem Opel-Pendant und dem 4,5-Tonner von Mercedes nicht mit Allradantrieb, den das abgebildete Fahrzeug aber aufweist – erkennbar an der Bereifung, am Achsgetriebe unter dem Motorvorbau und an der Vorderachsnabe. In seinen Dimensionen war der L 701 außerdem deutlich kleiner und nicht mit dem Radstand des L 4500 A erhältlich. Offenbar den allgemeinen Mangelerscheinungen der Kriegs- und Nachkriegszeit geschuldet ist die modifizierte Fahrzeugfront bei dem abgebildeten Fahrzeug, denn weder Kühlermaske noch die Anordnung der Scheinwerfer entsprechen dem Lieferzustand und deuten mit ihrem provisorischen Charakter auf eine kreativ ausgeführte Reparaturarbeit hin.

Axel Johanßen, Redaktion FdFw-Verlag, Redaktion  
BLAULICHT, 51604 Gummersbach



Als langjähriger begeisterter Leser des EJ weiß ich Ihre Kompetenz in Sachen Bahn/Modellbahn sehr zu schätzen. Bei den Lkw-Kenntnissen sind wohl gewisse Unsicherheiten vorhanden.

Der Circus-Krone-Lkw auf Seite 36, EJ 5/2011, ist keineswegs ein Opel Blitz Dreitonner, sondern ein originaler Daimler Benz L 4500 A (Allrad, siehe Differential und Achswelle der Vorderachse) mit Einheitsführerhaus. Auch der Stern auf dem Kühler über den reizenden Veedol-Eisläuferinnen ist doch nicht zu übersehen. Die Stoßstange in dieser Form ist nachträglich angebaut. Auf Seite 38 spickt der in Nachkriegszeiten noch weitergebaute L 4500 ohne Allrad und mit Original-DB-Fahrerhaus hervor. Ich kenne beide Fahrzeuge noch aus Jugendzeiten.

Peter Beutter, 88677 Markdorf

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 4/2011

# Titelthema „DB mit Pfiff“

EJ mit Pfiff ist gerade eingetroffen – ein tolles und irgendwie „rundes“ Heft ist es geworden! Was aus meiner Sicht im Umfeld des Titelbeitrags dazu beiträgt: das dominierende Orange des Titelbild-Grundes (die



Farbe der Siebziger!), das 103-Foto auf den Seiten 8/9, der Rotthowe-Artikel und Ihre launige Vorstellung des Lkw-Hängerzuges der Deutschen Bundesbahn (übrigens eine farblich-ästhetische Wohltat angesichts heutiger Lkw-Papageien!). Schön, denn gerade in diesen Zeiten gilt: Entfesseln wir lieber gute Laune als das Atom!

Jörg Schuster, per E-Mail

Ich bin begeistert! Tolles Thema, tolle Bilder, tolle Präsentation, herrliche Erinnerungen!

Manfred Müller, per E-Mail

