Eisenbahn JOURNAL
8
2011

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

www.eisenbahnjournal.de

4 190753 907407 08

Fahrzeuggestaltung

Kohlewaggons mal anders

JUBILÄUM
150 Jahre Ruhr-Sieg

VORBILD & MODELL
Klosterbahnhof St. Ottilien

ANLAGENGESTALTUNG
Bolzplatz am Bahndamm

NEU IN UNSERER KATALOGFAMILIE:
DER MODELLBAHNKATALOG 2011/2012

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten

Am besten gleich anfordern:

• Telefon: 0180 5 312111* • conrad.de/kataloge

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 00 50-MH und den Katalog-Code: AC an. Nennen Sie bei telefonischer Bestellung zusätzlich die Kennung HK AZM. Schutzgebühr: Nur € 4.-**

* (0,14 €/Min. aus dem Festnetz, maximal 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunknetz)
** Mit jedem bestellten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über €5,-. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab €25,- Mindestbestellwert einlösbar, sofern Sie dafür eine Katalog-gebühr bezahlt haben. Die Schutzgebühr für den Modell-bahnkatalog beträgt € 4,-. Bei gleichzeitiger Warenbestellung entfällt die Schutzgebühr und somit auch der Gutschein.

Kataloge Filialen Online-Shop: conrad.de

ELECTRONIC CONRAD Voller Ideen

titelthemen

Fahrzeuggestaltung: Waggondecken von Kotol
Kohlewaggons mal anders 84

Porträt zum Jubiläum: 150 Jahre Ruhr-Sieg-Strecke
Kohlenbahn 16

Vorbild & Modell: Klosterbahnhof St. Ottilien
Kohle, Dampf und Weihrauch 42

Anlagengestaltung
Bolzplatz am Bahndamm 76

Kohlewaggons »84

vorbild

Galerie
„Hingucker des Monats“ 4, 6, 8

Kurz-Gekuppelt
Notizen vom Vorbild 12

Momente
»Ditsch« im Elsass 30

Dampflok-Historie: BR 03 des Bw Braunschweig
Eilzug-Königin 32

Impressionen
Fototermin mit Bügelfalte 36

Ehrung: Horst J. Obermayer
Ein Urgestein wird 80 58

modell

Vorbild & Modell: Diorama nach Vorbild
Klosters »Bahnhof« in H0 50

Das Goldene Gleis
Preisverleihung 2011 56

Neuheiten
Aktuelle Modellvorstellungen 60

Neues Modell: E 10 001 in H0 von Liliput
Liliputs Erlkönigin 64

Anlagenporträt: SBB in H0
Berge, Brücken, Krokodile 66

Anlagenbau: Elektrifizierter Endbahnhof, Teil 3
Unter Spannung fahren 88

rubriken

Forum 10
Fachhändler-Adressen 96
Börsen, Märkte, Termine 100
Mini-Markt 100
Vorschau & Impressum 106

Ruhr–Sieg »16

St. Ottilien »42

Bolzplatz »76

Fotos dieser Seite: Christoph Kutter, Karl-Heinz Bebensee, Sammlung Bartel, Wolfgang Langmesser; Titel-Foto: Christoph Kutter

»SCHOTTER-LAHNTALER« ■ Nachdem die Bespannung der Güterzüge zwischen Koblenz und Wetzlar jahrelang Lokomotiven der V 160-Familie oblag, kommen seit dem Fahrplanwechsel 2009/10 in der Regel V 90 zum Einsatz. Nur noch selten sind im Lahntal somit 225er zu sehen, wie am 25. Mai 2011, als 225 006

mit dem so genannten „Schotter-Lahntaler“ (Koblenz – Wetzlar) bei sommerlichen Temperaturen hier soeben die Ortschaft Runkel mit der gleichnamigen Burg (links im Bild) und der Burg Schadeck (im Hintergrund) passiert. Geplant, jedoch nicht offiziell bestätigt war, diese Bespannung bis Anfang August beizubehalten.

Foto:
Stefan Scheiba

BAUMBERGE-NOSTALGIE ■ Anlässlich des Bahnhofsfestes in der Domstadt Billerbeck fanden auf der Baumbergebahn (Coesfeld – Münster) am 1. Mai 2011 Dampfzug-Sonderfahrten mit 78 468 und der Museumsgarnitur der Eisenbahnfreunde Lengerich statt. Im Verlauf der „Gebirgsstrecke“ im platten Münsterland, die

nach dem Hügelland der Baumberge benannt ist, gab es hierbei einige reizvolle Möglichkeiten, die 78er wie einst zu fotografieren – so wie es auch Ludwig Rotthowe zu echten Dampflokzeiten trefflich verstand (siehe EJ 4/2011), zum Beispiel im Steigungsabschnitt Billerbeck – Havixbeck kurz vor Havixbeck.

Foto:
Michael Hubrich

RUHR-KULTUR ■ Wie große Stecknadeln wirken die gelben „Schachtzeichen"-Ballons, die im Mai 2010 an 311 Standorten im Ruhrgebiet auf ehemalige Zechen und auf die Bedeutung des Kohleabbaus für das Ruhrgebiet im Rahmen der „Kulturhauptstadt 2010" hinwiesen. Aus der Luft sah dies aus wie Pins auf einer

Landkarte und hat vor Augen geführt, wie sich diese Region verändert hat. Auch 221 135, die heute im Dienst der Bocholter Eisenbahn steht, hat den überwiegenden Teil ihres Lokomotivlebens im Montanverkehr in dieser Region verbracht. Am 29. Mai 2010 durchfährt sie mit einem Containerzug den Bahnhof Gladbeck-West.

Foto:
Malte Werning

betr.: Eisenbahn-Journal 7/2011

☞ *Schmutz muss sein*

Ihr produziert ja ohnehin schon ein hervorragendes Journal mit einem bestens ausgewogenen Verhältnis von Original zu Modell. Aber der Artikel „Schmutz muss sein“ präsentiert die Technik des Alterns von Elloks so hervorragend, dass man das unbedingt nachmachen muss und will. Kann man das fortsetzen – z.B. mit den entsprechenden Hinweisen wie man das Lokgehäuse ebenso perfekt altern kann wie das Dach? Auf den Bildern sieht man ja schon, dass das genauso gelungen ist wie mit dem Dach.

Auch der Tipp „Weichen schöner schalten ist Klasse! Macht einfach weiter so und haltet das Niveau hoch, schließlich muss es etwas geben, woran man sich orientieren kann.

Burkhard Büdel, per E-Mail

✍ *Antwort der Redaktion:*

Auch in Zukunft werden wir Artikel zum Thema „Altern von Lokomotiven und Wagen“ von Andreas Mock im Eisenbahn-Journal veröffentlichen.

betr.: Eisenbahn-Journal 5/2011

☞ *In der Einöde*

Zu dem sehr interessanten Artikel „In der Einöde“ über den Bahnhof Beddingen und insbesondere zu dem stimmungsvollen Foto auf den Seiten 40 und 41 von Karl-Heinz Bebensee habe ich eine Frage zu den mir bislang unbekannten dreiachsigen Silowaggons, die auf dem Bild hinter der Lok zu sehen sind. Wer war der Einsteller dieser Wagen, denn als DB-eigene Fahrzeuge sind sie mir nicht bekannt. Was wurde in ihnen transportiert und in welchen Relationen liefen diese Transporte? Gibt es irgendwo Zeichnungen oder Unterlagen über diese Wagen und wer war der Hersteller?

Vielleicht etwas viele Fragen auf einmal, aber evtl. kann auch mit Hilfe der Leser in den nächsten Heften etwas

Aufklärung in die Angelegenheit gebracht werden. Gerade solche persönlichen Erinnerungen sind die Artikel, die das EJ von nahezu allen anderen Publikationen positiv unterscheidet. Machen Sie weiter so zur Freude und Erbauung Ihrer Leserschaft.

Falko Grothe, 29229 Celle

betr.: Eisenbahn-Journal 11/2009

☞ *Der zweifarbige Albtraum*

Gerade bekomme ich – mit satter Verspätung – das Novemberheft 2009 in die Hände und habe mich zum ersten Mal in all den Jahren, in denen ich jetzt EJ lese, fürchterlich aufgeregt. Und zwar über den Artikel über den „Albtraum Türkis-Beige“. Wie kommen Sie dazu, pauschal zu behaupten, „Türkis-Beige kann einfach nicht zum guten Geschmack gehören“? Aufgrund meines Alters (Jahrgang 1980) habe ich T-B gerade noch so bewusst miterlebt, diese Farbkombination hat mein Bild von der DB entscheidend mit geprägt.

Ich gebe sofort zu, dass alles, auch T-B, Geschmackssache ist. Und ich gebe auch zu, dass es Loks gibt, denen man diese Farbkombi niemals hätte antun dürfen. V 200 in T-B: mindestens gewöhnungsbedürftig. V 160 genauso. E 18 in Türkis-Beige? Schauderhaft. E 94? Zum Weinen!

Aber andererseits, jedenfalls nach meinem Geschmack: Der 151 steht T-B ausgezeichnet, sogar besser als der viel zu massige und düstere Originallack. Auch die V 100 sehen in T-B mindestens genauso gut aus wie in Altrot. Und Nahverkehrszüge komplett in T-B finde ich, offen gestanden, schön. Die passen sich viel weicher in die Umgebung ein als moderne verkehrsrot-lichtgraue Züge. Oder leide ich an komplett miesem Geschmack? Also: Es wäre schön gewesen, Sie hätten den Artikel **etwas** sachlicher schreiben können. Mag ja sein, dass in den Augen vieler Profi-Fans T-B tatsächlich eine Sünde war, aber für Leute wie mich gilt: hundertmal lieber Türkis-Beige als Verkehrsrot!

Ansonsten vielen Dank für reichlich interessante Hefte.

Fabian Brackhane, 67549 Worms

✍ *Antwort der Redaktion:*

Alles reine Geschmacksache! Auch der Autor erwähnt, dass Türkis-Beige manchen Loks wie der 151, aber auch der 218, durchaus gut stand.