

Eisenbahn
JOURNAL

5/2012
€7,40

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B7439F - ISSN 0720-051X
Bayer, € 8,15 • Schweiz, € 8,80 • Belg., Lux., € 9,65 • Niederl., € 9,90
Italien, € 9,90 • Spanien, € 9,90 • Frankreich, € 10,20 • Korea, ₩ 95,00



H0-Anlage vom Feinsten

Spessart meisterhaft

ZUGPORTRÄT

50 Jahre neuer Rheingold

STRECKENJUBILÄUM

125 Jahre Höllentalbahn

GEBÄUDEBAU

Ein Wehr für die Fabrik

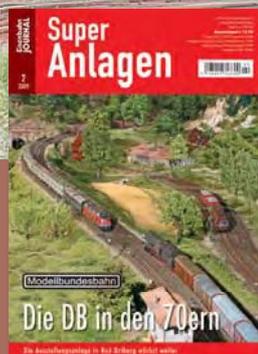
Die 30er-Jahre im Modell

Die neueste Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“ widmet sich einem einzigartigen modellbahnerischen Lebenswerk. Bereits vor 40 Jahren begann Ulrich Meyer mit dem Aufbau seiner raumfüllenden Epoche-II-Anlage. Nicht nur Gleise und Weichen entstanden im Selbstbau, sondern auch sämtliche Gebäude, die Drehscheibe, alle Signale und die gesamte Stellwerkstechnik. Die akribische Landschaftsgestaltung, eine Vielzahl von lebendigen Szenen und natürlich die absolut authentischen Fahrzeuge und Zuggarnituren machen die gesamte Anlage in puncto Betrieb und Gestaltung zu einem echten Erlebnis – nicht nur für die Fans der Eisenbahnen der 30er-Jahre.

Super-Anlagen 1/2012: Blütezeit der DRG
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mit über 130 Abbildungen
Best.-Nr. 671201 | € 13,70



Foto: M. Tiedtke



Die DB in den 70ern
Modellbundesbahn
Best.-Nr. 670902 · € 13,70



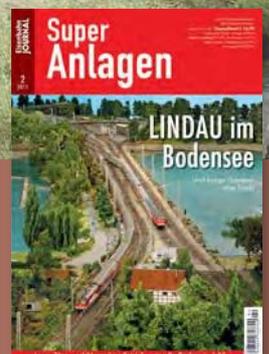
Erz, Stahl und Eisenbahn
Miniaturland Oberhausen
Best.-Nr. 671001 · € 13,70



Schwarzwald in 1:87
H0-Anlage v. Modellbauteam Köln
Best.-Nr. 671002 · € 13,70



Schweizer Modellbahn
Besucherattraktion Kaeserberg
Best.-Nr. 671101 · € 13,70



Lindau im Bodensee
Eine Großanlage in 1:87
Best.-Nr. 671102 · € 13,70

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

die große zeit der eisenbahn

Wir Wunderkinder

„Ich bin für Tempo 300. Dann kommen wir schneller an. Frag mich nicht, wo.“ Wolfgang Neuss redete, wie es seinem humorvollen und erfrischend offeneren Naturell entsprach. Bereits als Kabarettist und Schauspieler im deutschen Wirtschaftswunder der 1950er Jahre hatte er kein Blatt vor den Mund genommen. Und er war neben einigen wenigen Gleichgesinnten aus den Reihen der damaligen Kulturschaffenden an ersten Stücken beteiligt, die mit kritischer Aufarbeitung der Nazi-Zeit und wachsamer Bestandsaufnahme der gesellschaftlichen Entwicklung im Nachkriegs-Deutschland für Furore sorgten.

Noch weniger Freunde machte sich der Freigeist aber in den 80er Jahren. Politik und Kultur, Land und Leute der Bundesrepublik waren im Umbruch, der kritische Zeitgeist der 68er-Generation verlor an Bedeutung und mit Neuer Deutscher Welle, Privatfernsehsendern sowie steigenden Prozentzahlen der FDP zeigten sich erste Eckpfeiler einer aufkeimenden Spaßgesellschaft. Neuss, der inzwischen aus dem bürgerlichem Leben ausgestiegen und zum restlos ehrfurchtslosen Späthippie mutiert war, muss schon gehaut haben, wohin dies alles führt, als er Mitte der 80er hinter-sinnig die eingangs zitierte Feststellung traf. Denn nur wenige Monate nach seinem Tod im Mai 1989 fiel nicht nur die Mauer, in den 90ern brachen nach und nach auch sämtliche Dämme in einem sich soziokulturell negativ verändernden Deutschland.

Heute regiert in der Tat jener Tempo-300-Zeitgeist. Schneller, größer, weiter. Es zählt, was rasant wirkt. Und es muss stets das Neueste und Beste sein, egal ob bei digitaler Kommunikation, fahrbaren Untersätzen oder anderen Belangen eines zeitgeistigen „Lifestyle“. Die Folgen sind Ruhe-, Rast- und Konzentrationslosigkeit, was heute natürlich schon im Kindesalter seinen Lauf nimmt. Derartige Störungen, so konstatiert denn auch der Leipziger Philosophie-Professor Christoph Türcke in seinem neuen Buch „Hyperaktiv! Kritik der Aufmerksamkeitsdefizitkultur“, sind schlichtweg „Kulturstörungen“.

Aber sind wir wirklich alle so? Nein! Wir Eisenbahnfans in jedem Fall schon mal gar nicht – wir sind die Guten. Uns zeichnet schon immer all das aus, was auch Prof. Türcke bei der kürzlichen Vorstellung seines Buchs in

der „3sat“-Sendereihe „Kulturzeit“ – einer der letzten TV-Bastionen mit Niveau – als Lösung für ein Entrinnen aus den bereits zur Gewohnheit gewordenen neuzeitlichen Verhaltensweisen nannte: Regeln, Strukturen und Rituale – wir haben sie. Jene im Grunde simple Muster, die auch im erzieherischen Bereich als beste Vorbeugung gegen frühkindliche Verwandlung in meinungsloses Protagonistentum einer schnelllebigen, reizüberfluteten und trivialen Werbewelt aus TV und Internet helfen – per se Schutz vor ADHS.

Wie weit wir Dampflokkjünger und Dieselfreaks, wir Liebhaber von Miniaturwelten und Perfektion in 1:87, wir Chronisten des Schienenstrangs von solch ständiger Unruhe und der Suche nach dem nächsten und noch so schrägen „Kick“ entfernt sind, verdeutlicht auch das ungebrochene, mitunter eben rituelle Festhalten an frühesten Vertretern unseres Genres. An Karl-Ernst Maedel zum Beispiel. Dem unvergessenen Bahn-Literaten par excellence widmen wir in dieser Ausgabe daher auch die Einführung unserer „Klassik-Rezension“. In der neuen Rubrik stellen wir ab sofort jeden Monat ein in der Regel bereits antiquarisches Werk der Eisenbahnliteratur vor. Maedels „Bekenntnisse eines Eisenbahn-Narren“ machen den Anfang.

Erfreulich ist es da freilich, dass auch viele Jahrzehnte nach den mit allen Sinnen aufgenommenen Schienen-Erlebnissen des alten Meisters noch regelrechte Narren jeden Alters unserem Hobby verfallen und es somit hoffentlich weiter tradieren. Der kleine Adrian zum Beispiel. Mit profundem Wissen über Dampflokomotiven und deren Technik, das er in kindlicher Manier mit noch ungetrübtem Spiel- und Phantasietrieb paart, verblüfft der gerade mal Fünfjährige seine Umwelt – zumindest ging es vor kurzem so durch die bunten Spalten der Medien.

Treffender als mit dem Titel einer Satire aus den 50ern, bei deren Verfilmung auch Wolfgang Neuss mitgewirkt hatte, lässt sich das wohl nicht beschreiben: Wir Wunderkinder! Damit dies nun aber nicht zu Irritationen führt, müsste – in Anlehnung an heutige Kommunikationsgepflogenheiten – abschließend hier stehen: Zwinkermodus aus ... Anregende Lektüre mit unserer Mai-Ausgabe!

GERHARD ZIMMERMANN



TITELFOTO:

Mit Volldampf über die Spessarttrampe lautet das Motto einer meisterhaft gebauten H0-Anlage (ab Seite 58).

JOACHIM LURZ

Gelenkiges Gebirgs-Reptil

Die neueste Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich den wohl bekanntesten Lokomotiven der Schweiz, den legendären „Krokodilen“ der Gotthardbahn, sowie ihren nahen österreichischen Verwandten, die ab 1923 für den schweren Schnellzugdienst auf der Arlbergbahn beschafft worden sind. Eigene Kapitel befassen sich u. a. mit den sechsachsigen „Seetal-Krokodilen“ De 6/6 und den „Rangier-Krokodilen“ der Serie Ee 6/6 I der SBB sowie den schmalspurigen Abkömmlingen der Rhätischen Bahn. Eine informative Lokstatistik rundet den Inhalt ab. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten, oftmals großformatig wiedergegebenen Farbfotos, seltenen historischen Schwarzweiß-Aufnahmen und einem ebenso fachkundig wie lebendig geschriebenen Text.

**92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen,
Klammerbindung
Best.-Nr. 541201 · € 12,50**

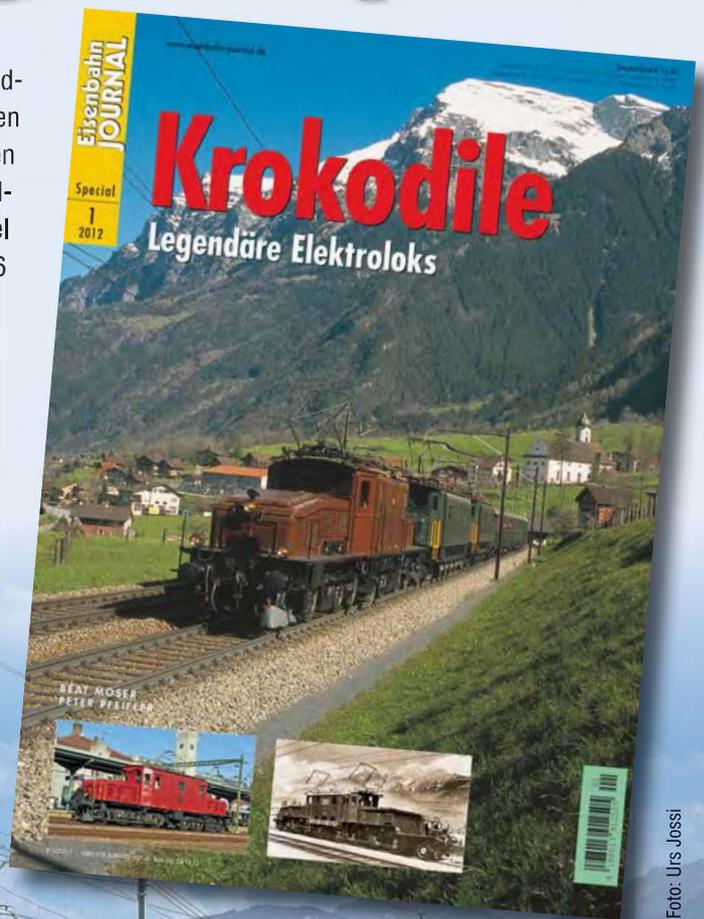


Foto: Urs Jossi

Weitere Sonder-Ausgaben



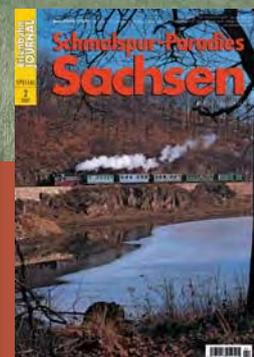
Rheingold
Luxuriös durch sechs Jahrzehnte
Best.-Nr. 541101 · € 12,50



SBB Historic
Bahngeschichte zum Erleben
Best.-Nr. 531102 · € 12,50



DB in den 50ern
Dampflok am Zenit
Best.-Nr. 701102 · € 15,-



Schmalspur-Paradies Sachsen
Best.-Nr. 541102 · € 12,50



VT 95-98
Uerdinger Schienenbus
Best.-Nr. 531201 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt: EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

titelthemen

<i>Legendäre Züge: Neuer Rheingold</i> Europas attraktivster Zug	18	■	■	■
<i>Jubiläum: 125 Jahre Höllentalbahn</i> Vielleicht die Schönste	30	■	■	■
<i>Anlagenporträt</i> Spessart wie vom Meister	58	■	■	■
<i>Modellfabrik für Fortgeschrittene, Folge 3</i> Uropas Ökostrom	80	■	■	■

Spessart in H0 »58



vorbild

<i>Galerie</i>	6	■	■	■
„Hingucker des Monats“	8	■	■	■
<i>Kurz-Gekuppelt</i> Notizen vom Vorbild	10	■	■	■
<i>Momente</i> Nervender Dualismus	14	■	■	■
<i>Aus alten Archiven</i> Zeitenwende	28	■	■	■
<i>Zeitreise nach ...</i> ... Gemüden am Main	36	■	■	■
<i>Erinnerungen</i> »Benzinschaukel«	42	■	■	■
<i>Klassik-Rezension</i> „Bekenntnisse eines Eisenbahn-Narren“	48	■	■	■
	52	■	■	■



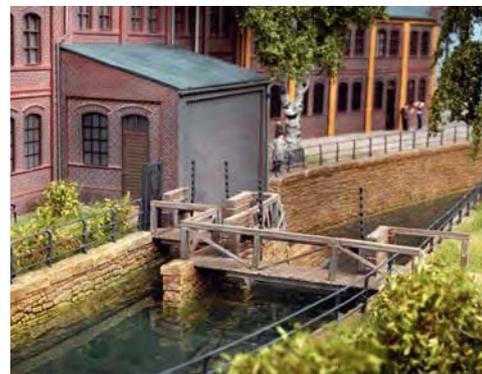
Neuer Rheingold
»18

modell

<i>Neuheiten</i> Aktuelle Modellvorstellungen	54	■	■	■
<i>Anlagenporträt</i> Texas in Niedersachsen	72	■	■	■
<i>Bastelwissen: Schienen im Pflaster, Teil 19</i> Stahl im Stein	78	■	■	■
<i>!0. Anlagenbau-Wettbewerb: Bewertungsbogen</i> Sie sind am Zug!	86	■	■	■
<i>Anlagenplanung</i> Zwei-Bahnen-Anlage	90	■	■	■
<i>Landschaftsbau: Tabakfeld in H0</i> Grünes Kraut für blauen Dunst	92	■	■	■



125 Jahre Höllentalbahn
»30



Ein Wehr für die Fabrik
»80

rubriken

Editorial	3
Forum	12
Fachhändler-Adressen	96
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt	98
Vorschau & Impressum	106

Ihre Note für ...

... die Themenwahl

... den Inhalt

... die Präsentation

Artikelbenotung 2012

Teilnehmen und die E 03 001 von Roco gewinnen. Siehe Seite 12.



POP-ART Die zeitlos modern erscheinenden Dieseltriebwagen der Baureihe 614 gehören zu den Fahrzeugen, die das ansonsten recht kurzlebige Design der so genannten „Pop-Lackierung“ am längsten schmückte. In Franken waren sie jahrzehntlang die „Corporate Identity“ des DB-Nahverkehrs – wie auch hier in Gemünden



am Main, wo am frühlingshaft warmen 11. April 1981 der Triebzug nach Bad Kissingen (N 7075) und das farbverwandte Reklameplakat der bekannten Lutschbonbons in ihrer poppigen Buntheit wetteifern. – Mehr zu Gemünden und dem Auf und Ab dieses bekannten Bahnknotenpunktes auf unserer Zeitreise ab Seite 42.



TRÜGERISCHE IDYLLE Das malerische Bild täuscht, als sich 280 006 am 25. Mai 1976 mit einem Nahverkehrszug auf der Strecke Forchheim–Ebermannstadt ins herrlich frühlingshaft umrankte fränkische Städtchen schlängelt. Denn ihre Dienstjahre hatte die von der Ablieferung an die Deutsche Bundesbahn im



Jahr 1952 an stets beim Bw Bamberg stationierte „Fränkin“ zu diesem Zeitpunkt weitgehend hinter sich. Ihrer Schwesterlok 280 002 war es schließlich vorbehalten, noch bis 1978 als letzte V 80 die Strecke nach Ebermannstadt, eine der Stammrouten der aus nur zehn Exemplaren bestehenden Baureihe, zu befahren.



SCHILLERNDE „ALTE“ Ursprünglich war die heute mit auffälligem Outfit in weiß mit roten Zierstreifen und der Aufschrift „DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH Werk Dessau“ versehene 110 511 im Jahr 1959 als E 40 1134 mit Widerstandsbremse gebaut und 1968 in 139 134 umgezeichnet worden. Als Ersatz für eine