

Eisenbahn
JOURNAL

3
2008

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

März 2008

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 87,00

ANLAGENBAU

Draht am Tunnel

HO-ANLAGENPORTRÄT

DB-Bahnhof Eselsbrück

BUNDESBAHN-HISTORIE

Klingensteiner/Ebner: Die 60er Jahre

THEMA DES MONATS

Die Airport Express-Story



4 190753 907407

03

(Füllseite)



Thema des Monats: Lufthansa Airport Express ➔ 16



Historie: Strukturwandel mit Leistungsdruck ➔ 30



Anlagenporträt: Die Eselsbrück'sche Eisenbahn ➔ 56



Anlagengestaltung: Bauernhof modern ➔ 84

VORBILD

Vom Werden und Vergehen
 Am Anfang stand ... 4
 Tagtäglich viele hundert Kilometer 6
 Ausrangiert und abgeschoben 8

Kurz-Gekuppelt
 Neues vom Vorbild 12

Thema des Monats: Lufthansa Airport Express
 Flughöhe null 16

Erinnerungen
 Bei den schwarzen Männern 28

Historie: Klingensteiner/Ebner, Teil 3
 Strukturwandel mit Leistungsdruck 30

Lokomotiv-Lebenslauf
 Neue Herausforderung 36

Moderne Bahn: Baureihe 605 in Dänemark
 ICE lernt Dansk 38

VORBILD & MODELL

ÖBB-Reihe 93
 Vorbild: Zweckmäßig und flink 44
 Liliput-Modell: Zurück zu den Wurzeln 48

MODELL

Neuheiten des Monats
 146.2 und Weltrekord-Taurus in H0 von Roco, VT 10.5 von Weinert, BR 70 in N von Fleischmann u.v.m. 50

Anlagenporträt: Die Eselsbrück'sche Eisenbahn
 Tummelplatz der Zugesel 56

Anlagenporträt: Ein Dorf um 1900 in H0
 Es war einmal ... 66

Anlagenbau-Serie: Kleines Raumwunder, Folge 7
 Auf Draht 72

Anlagenplanung
 Von Michelbinge nach Bree an der See 78

Fahrzeuge supern: Kesselwagen
 Schöner »kesseln« 80

Anlagengestaltung: Bauernhof modern
 Ohne Ross und Pflug 84

Anlagengestaltung: Schienen im Pflaster, Folge 6
 Bröckel-Bauten 90

Basteln: Ladegut nach Vorbild – Bretter
 Die Balkan-Methode 94

RUBRIKEN

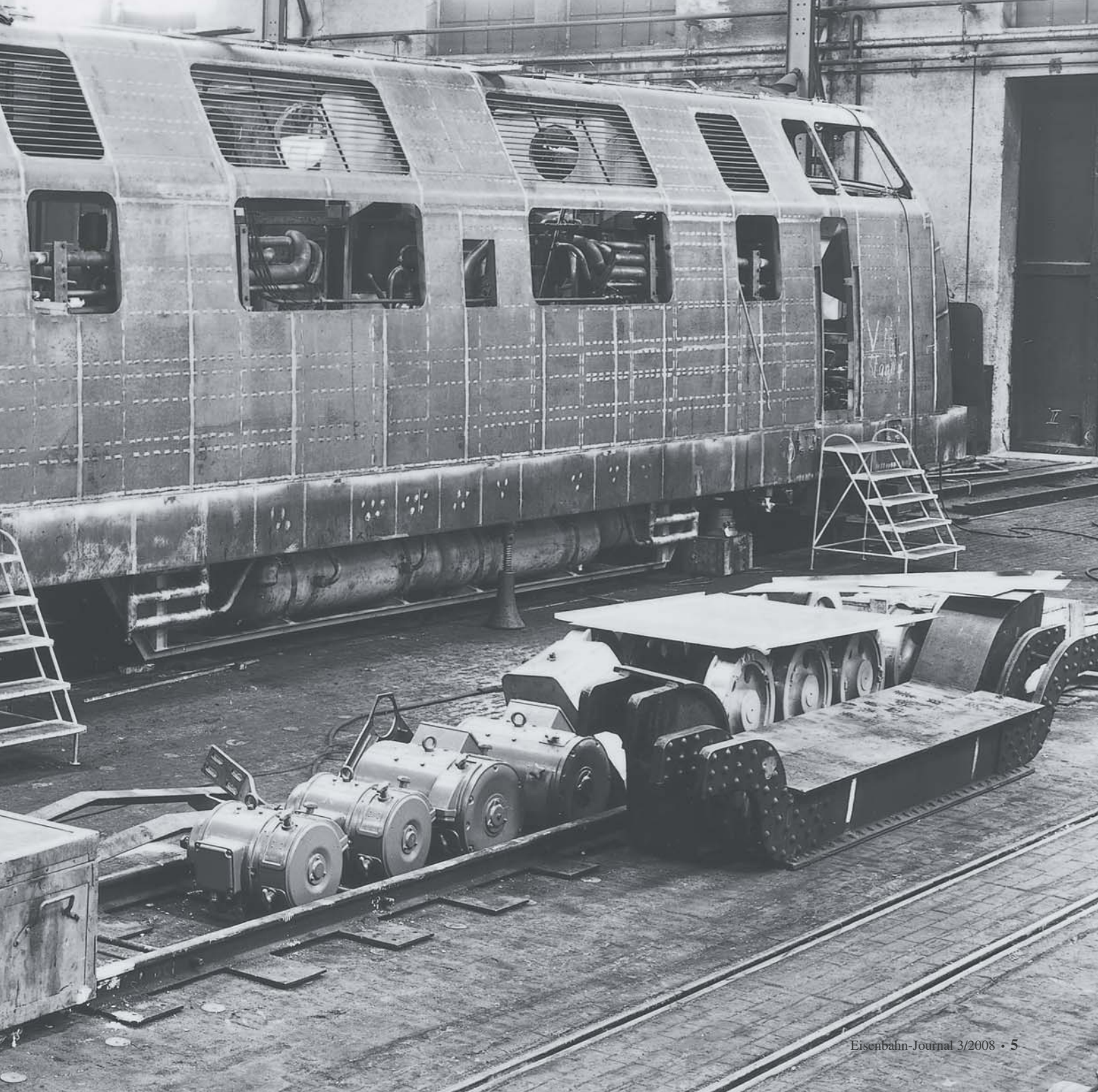
Forum 10
 Bahn & Medien 98
 Fachhändler-Adressen 100
 Sonderfahrten und Veranstaltungen 103
 Auktionen, Börsen, Märkte 104
 Mini-Markt 104
 Bestellscheine 110
 Vorschau & Impressum 114



7579

Am Anfang stand ...

... die Idee von einer leistungsfähigen und auch optisch attraktiven Lokomotive. Sie sollte ein richtiges Paradeferd werden, wie geschaffen für den hochwertigen Reisezugverkehr. Über die Technik, die Form und die Bauweise war man sich bald im Klaren, eine Entscheidung über die Farbgebung stand jedoch noch aus. So machte man kurzerhand ein noch mitten im Bau befindliches Vorserienmodell der neuen Schönheit zum Versuchsträger und schminkte ihm Streifen ins Gesicht. Welch eigenwillige Vorstellung, hätten alle V200 eine solche Lackierung bekommen! FOTO: KRAUSS-MAFFEI 1953



Tagtäglich viele hundert Kilometer

Das Tagespensum mancher InterCity-103er betrug in den besten Jahren der Lokbaureihe weit über 2000 km. Die oft so genannten Paraderpferde der DB waren, bei aller Eleganz, echte Arbeitstiere! Ein solch harter Betriebsdienst hat seinen Preis und so ist es kaum verwunderlich, dass die leistungsfähigen Renner nach 25 bis 30 Einsatzjahren Millionen von Kilometern „auf dem Buckel hatten“ und vom Verschleiß gequält wurden.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER, 1982





Ausrangiert und abgeschoben

Das ist das Los vieler Fahrzeuge, die einst mit großen Hoffnungen oder einer glänzenden Perspektive für den hochwertigen Reisezugverkehr geschaffen wurden. Während Lokomotiven meist verschrottet werden, sofern sich nicht ein paar „Verrückte“ für den musealen Erhalt engagieren, tut sich die Bahn bei Triebwagen mit diesem radikalen Schritt offensichtlich schwer – man könnte die ehemals edlen Fahrzeuge ja noch brauchen! Dies war beim VT601 zu beobachten und auch beim ICE-TD, für den sich tatsächlich ein neues Einsatzfeld fand (siehe Artikel auf Seite 38). Auch vom ET403 gibt es noch einige Exemplare, wenn auch in jämmerlichem Zustand. So bleibt also noch ein Fünkchen Hoffnung, die eleganten Züge wieder auf der Strecke anzutreffen. Es hat ja schon mal funktioniert – siehe Seite 16, Lufthansa Airport Express! FOTO: STEFAN SCHEIBA, 2007





betr.: EISENBAHN-JOURNAL 2/2008

Endstation Laufach

Einen weitgehend unbekanntem, aber doch interessanten Aspekt der Eisenbahn-Geschichte haben Sie sich da herausgepickt mit dem Bericht über die pr. T20 auf der Spessart-Rampe! Wieder einmal habe ich Bedauern empfunden, dass eine solche leistungsfähige und erfolgreiche Lokomotivbaureihe bei der DB so früh aus dem Betriebsdienst ausscheiden musste. Gerade auch die T20 mit ihren 1600 PS hätte das Zeug gehabt, wie z.B. die pr. P8 bis fast zum Schluss durchzuhalten – und das nicht nur als Schiebelokomotive, sondern, ähnlich wie im anderen Teil Deutschlands, auch im ganz normalen Güterzugdienst. Es wäre doch sicher interessant, einmal zu untersuchen, wie viel Politik und wie viel wirtschaftliche und betriebliche Notwendigkeit seinerzeit bei der Ausmusterung einzelner Baureihen der DB eine Rolle gespielt haben. Das Alter und die fehlende Einheitlichkeit können auf jeden Fall nicht maßgeblich gewesen sein – siehe P8 und S 3/6.

Hubert Kapfinger, per E-Mail



Prozession bei Fuchs und Has

Jeden Monat freue ich mich aufs Neue auf meine Eisenbahnhefte (ja, ich lese auch die Konkurrenz) und ziehe eine Menge Anregungen daraus. Nicht nur, dass mich „Eisenbahn“ grundsätzlich interessiert, ich versuche mich auch daran, die besondere Atmosphäre auf meiner, leider auf bescheidene Abmessungen beschränkten Anlage einzufangen. Und ich kann Ihnen sagen, die bei Ihnen im EJ gezeigten Anlagen gehören ganz klar zur besseren Sorte, von vereinzelten „Ausrutschern“ mal abgesehen. Im letzten Heft ist mir nun die Anlage des Herrn Dr. Schubert schon zum zweiten Mal im EJ begegnet, und wieder bin ich begeistert von den Bildern und der feinen Ausführung der Landschaft und der Modelle. Aber auch diesmal ist der Text zur Anlage äußerst knapp geraten, so dass ich hier Nachbesserung anmahnen möchte: Wie hat der Erbauer das hinbekommen? Natürlich habe ich den Hinweis auf Josef Brandl nicht überlesen, der ja auch schon beim ersten Anlagenbericht zu finden war. Aber selbst wenn man die Sonderhefte zu den Brandl-Anlagen kennt, erschließt sich nicht in jedem Fall, was wie entstanden ist. Es wäre also äußerst wünschenswert, wenn Dr. Schubert von seinen Arbeitstechniken berichten würde oder wenn Sie als Redakteure ein dahingehendes Interview mit ihm führen würden.

Hans-Jürgen Schwarz, Berlin



Das Goldene Gleis

Wenn nicht die SVTs der Vorkriegszeit zu meinen Lieblings-Eisenbahnfahrzeugen zählen würden, dann hätte ich dieses Eisenbahn-Journal gewiss nicht gekauft: Für den Preis von Euro 7,40 sind fünf Seiten kleine Bildchen einfach nicht akzeptabel, zumal sie voll sind von Modellen, die mich entweder nicht interessieren, von denen ich noch nie etwas gehört habe und von denen ich vermutlich auch nie wieder etwas hören werde. Wer hat sich denn diese tolle Aktion einfallen lassen? Schon die „Modell des Jahres“-Kür Eurer Düsseldorfer Konkurrenz hat sich längst überlebt und ist ein Grur, deren Heft liegen zu lassen. Ein Abklatsch im EJ ist überflüssig und sollte sich nicht wiederholen!

Hans-Georg Eurasbich, Bucha

Antwort d. Red.:

Das „Goldene Gleis“ ist eine Gemeinschaftsaktion der VGBahn, also nicht nur des Eisenbahn-Journals, sondern auch unserer Schwesterzeitschriften. Diese haben z.T. andere Modelle besprochen als wir – und wir als sie.



Wiesen in Graubünden

Der Autor will die in EJ 2/2008 vorgestellte H0m-Anlage verkaufen (ohne Rollmaterial). Interessenten können sich über die EJ-Redaktion mit ihm in Verbindung setzen.

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 1/2008

Wandwerbung Strich für Strich



Wahnsinn! Das ist Modellbau auf allerhöchstem Niveau! Leider habe ich die ersten drei Folgen der Serie verpasst (sind die Hefte noch lieferbar?) und kann daher nur mutmaßen, dass es sich bei Herrn Nouaillier um einen Modellbahnkollegen aus Frankreich oder Belgien handelt. Zuerst dachte ich ja, dass es sich hier um Spur-0-Modelle handelt, so perfekt ist die Ausführung. Im Text habe ich keinen Hinweis auf den gewählten Maßstab gefunden, aber die Abbildungen 4, 5 und 8 öffneten mir die Augen: Der Vergleich mit der mir wohlvertrauten Größe der kleinen Farbdöschchen zeigte mir, dass es sich wohl um H0-Nachbildungen handeln muss. Wirklich beeindruckend, was dieser Künstler (Modellbauer klingt hier viel zu banal) geleistet hat! Natürlich habe ich mich auch sofort an einer solchen Fassadenwerbung versucht. Bis ich aber mit den Ergebnissen zufrieden bin, werde ich noch viel üben müssen ...

Jürgen Kowalski, Iserlohn

Antwort d. Red.:

Die Jahrgangs-CD enthält alle Hefte eines Jahrgangs in elektronischer Form. Emmanuel Nouaillier ist Franzose, die Baugröße H0.