

März
3/2007

Eisenbahn JOURNAL

Technikgeschichte
Dampflokomotive-Beleuchtung

Es werde Licht!



- **VERGESSEN**
Bahn im Naabtal
- **UNVERWÜSTLICH**
CiD 21-Einsatz
- **TRAUMHAFT**
Kölner Anlage Teil 2
- **NOBEL**
V60-Hobel gesupert
- **VORBILDLICH**
Bretter-Bastelei



(Füllseite)



Porträt Hof-Regensburg: Vorsätzlich vergessen → 26



Einsatz der Cid 21: Gut Holz → 40



Anlagenporträt, Teil 2: Des Hammers schmaler Teil → 54



„Gesuperte“ V 60: Der Weg zum Nobel-Hobel → 74

VORBILD

Bilder des Monats
Haspelmoor, „Golf-Bahn“ 4

Klartext & Forum
Nach dem Sturm 8

Technikgeschichte
Es werde Licht 10

Erinnerungen
52 330 – ein schlechter Witz 24

Streckenporträt Hof-Regensburg
Vorsätzlich vergessen 26

Schweiz: BLS AG
Expansion am Lötschberg 36

Wagenporträt: Der Cid 21-Einsatz
Gut Holz 40

Österreich
„Tod auf Raten“ im Steyrtal 46

MODELL

Neuheiten des Monats
Corail-Wagen von Roco, Feuerwehr von Herpa u.v.m. 50

Anlagenporträt Dreimühlentalbahn
Des Hammers schmaler Teil 54

Wettbewerbsanlagen / Folge 2
Lindau im Bodensee 60

Anlagenporträt
Durch die Midland-Schluchten 68

Fahrzeuge supern: V 60 in H0
Der Weg zum Nobel-Hobel 74

Digital: Tams LD-G-11
Bits und Bytes schaufeln 80

Anlagenbau: Fabrikgelände
Preußischer Frühling / Folge 5 82

Basteln: Ladegut nach Vorbild
Bretter – nichts als Bretter! 88

Neues Modell: BR 648 „LINT“ in H0
Gar nicht fusselfig 92

Anlagengestaltung
Heuernte 94

RUBRIKEN

Fachhändler-Adressen 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 101

Auktionen, Börsen, Märkte 102

Mini-Markt 103

Bahn & Medien 108

Vorschau & Impressum 114

FOTOS: H. KROKUS, BELLINGRODT/SLG. BRINKER, H. SCHOLZ, J. CHOCOLATY; TITEL-FOTO: L. ROTTHOWE



Adieu Haspelmoor

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Strecke München – Augsburg wird derzeit auch der Bereich nördlich des Bahnhofs Haspelmoor erheblichen Veränderungen unterzogen. Damit verliert einer der bekanntesten Fotostandpunkte dieser Relation weitgehend seine Tauglichkeit als Fotomotiv. Insbesondere von einer kleinen Feldwegbrücke und ihren beidseitigen Auffahrten aus war es jahrzehntelang möglich, den Zugbetrieb in beide Richtungen fotografisch zu dokumentieren. Fast theatralisch war die „Beleuchtung“ dieses Bereichs am Abend eines Spätsommertages 1999, als die 155 109 mit einem langen Dg zügig Richtung Augsburg rollt. FOTO: RUBEN FABER



»Golf-Bahn«

In Sichtweite des Kleinen Matterhorns (am linken Bildrand) liegt der 2003/04 zwischen den Dörfern Randa und Täsch errichtete Golfplatz der Region Zermatt unter einer prächtigen Schneedecke. Das Gelände wird von den Zügen der Matterhorn Gotthard Bahn durchquert. Diesem Umstand haben die Golfspieler im Sommer bei ihrem Abschlag Rechnung zu tragen. FOTO: BEAT MOSER

Golfplatz Randa - Täsch





Besser ein „kontrollierter Kollaps“ als grenzenloses Chaos, lautete der Tenor eines Artikels der „Süddeutschen Zeitung“ zur Einstellung fast des gesamten Zugverkehrs der Deutschen Bahn in der Orkannacht vom 18. auf den 19. Januar. Meist zeigte die Presse Verständnis für die vom DB-Krisenmanagement zentral angeordnete Maßnahme. Bemängelt wurde jedoch die schlechte Kundeninformation. Der Fahrgastverband PRO BAHN sprach vom „größten Informationschaos seit

Nach dem Sturm

Bestehen der Eisenbahn in Deutschland“. Während viele städtische Verkehrsunternehmen eine drohende Betriebseinstellung frühzeitig angekündigt hätten, seien zahllose DB-Kunden davon völlig überrascht worden. Zudem seien selbst zwei Tage nach dem Abklingen des Orkans „Kyrill“ einerseits längst wieder freigegebene Strecken als gesperrt, andererseits aufgrund der Sturmschäden noch nicht wieder verkehrende Züge als pünktlich gemeldet worden.

Kritik kam auch am rigorosen Fahrstopp in vom Sturm weniger betroffenen Regionen auf, er sorgte insbesondere zwischen Privatbahnen und der DB für Ärger. Zum Beispiel wurde Triebwagen der Hohenzollerischen Landesbahn die Einfahrt in DB-Bahnhöfe verweigert, worauf sich die HZL gezwungen sah, Züge trotz weitgehend passierbarer Strecken ausfallen zu lassen. Die AKN Eisenbahn in Schleswig-Holstein wies darauf hin, dass sie und ihre Tochterunternehmen den Betrieb ohne nennenswerte Beeinträchtigungen aufrecht erhalten konnten. Wer seine Strecken genügend pflege, bekomme auch keine Probleme bei Sturm, sagte AKN-Chef Johannes Kruszynski laut „SPIEGEL-Online“ und spielte auf einen alten DB-Werbespruch an.

In der Tat konnte seinerzeit die angeblich verschnarrte Deutsche Bundesbahn überzeugend mit dem Slogan „Alle reden vom Wetter, wir nicht“ werben. Die heutige DB AG würde damit Spott ernten, zumal sie schon mit zu „Katastrophen“ aufgebrauchten Witterungsunbilden wie

starkem Schneefall oft nicht mehr klar kommt (z.B. im März 2006). Einen großen Imageschaden erlitt sie fatalerweise auch noch durch die zweimalige Schließung ihres jüngsten Prestigebahnhofs: Weil sich beim Orkan „Kyrill“ (der im Zentrum Berlins gar nicht mit voller Wucht tobte) einer von rund hundert nur dekorativen Stahlträgern an der Fassade der die Ost-West-Halle überspannenden Bügelbauten gelöst hatte und 40 Meter in die Tiefe gestürzt war, musste sie den Berliner Hbf für jeglichen Zug- und Publikumsverkehr sperren. Zum ersten Mal geschah das in der Sturmnacht selbst, zum zweiten Mal am darauffolgenden Sonntag aufgrund einer erneuten Sturmwarnung, die wieder Windstärken von über Stufe acht erwarten ließ.

Unmittelbar nach dem Absturz des rund zwei Tonnen schweren Fassadenriegels, bei dem zum Glück niemand verletzt wurde (er war auf eine Seitentreppe geknallt, zwei weitere stark beschädigte Träger blieben schräg hängen), begann die Bahn damit, die bisher lediglich „schwimmend“ auf kleinen Auflagen gelagerten Träger durch zusätzlich angeschweißte Halterungen zu sichern. Die Arbeiten kamen so zügig voran, dass die DB seit dem Abend des 22. Januar weitere Spernungen des Hbf bei Sturm nicht mehr für notwendig erachtet. Die Suche nach der Absturzursache dauert freilich an. Experten schließen aus, dass allein die Gewalt des Sturms derart schwere Träger aus ihrer Halterung drücken kann. Vielmehr führen sie den Absturz mit großer Wahrscheinlichkeit auf Verformungen an der fachwerkartigen Stahlkonstruktion zurück, ergo auf eine zu große Windanfälligkeit der Bügelbauten insgesamt. Rasche Schuldzuweisungen indes hält die Bahn für nicht hilfreich. Unabhängige Gutachter müssen nun klären, wo es Versäumnisse gegeben hat, ob beim Architekt, bei den Statikern, bei Ingenieurbüros oder den bauausführenden Firmen. Die DB rechnet mit Schäden in Millionenhöhe und will die Verantwortlichen zur Rechenschaft ziehen. Der Imageschaden dürfte freilich kaum zu beziffern sein.

Konrad Koschinski

Betr.: EJ 1/2007

Bayern-Power

Schon das sehr ansprechende Titelbild mit dem neuen G 4/5-Modell machte „Appetit“ auf mehr. Denn allzu viel hat man bislang über diese bayerische Lokgattung nicht gelesen und gesehen. Deshalb war ich doch etwas enttäuscht, dass der Vorbildteil zu diesem Thema nur spärliche vier Seiten umfasste. Interessant waren Text und Bilder aber dennoch.

Rudolf Bäuerl, Graz



Empfehlung des Monats

Eine gute Idee, aus der Fülle der Neuerscheinungen auf dem Eisenbahn-Buch- und -DVD-Sektor besonders gelungene Produkte hervorzuheben, wie in der Januar-Ausgabe die beiden neuen Bildbände „Tunnelbuch“ und „Lahntalbahn“ aus der Reihe SCHIENE-Photo.

Thomas Schreiber, per E-Mail

Mit Schub durch die Heimat

Wunderbar passend zur besinnlichen Jahreszeit erschien mir diese einfühlsam geschriebene und entsprechend gestaltete V 100-Mitfahrt aus einer fast schon vergangenen Bahn-Zeit – die gerade mal zwölf Jahre zurückliegt. Alles wirkte so wohltuend abgehoben vom schrillen und multimedial berieselten Alltag, der uns heute umgibt.

Daniel Krauß, Ried

Sagen auch Sie uns Ihre Meinung! Brief an: Redaktion Eisenbahn-Journal, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck • E-Mail an: redaktion@eisenbahn-journal.de

Dresden – Nürnberg

Danke für diesen Beitrag, in dem das von der DB AG über Jahre hinweg inszenierte Trauerspiel auf der Sachsen-Franken-Magistrale noch einmal informativ dargestellt wurde. Besonders gefallen hat mir dabei die übersichtliche Zeittafel, die sämtliche besonderen Ereignisse in Zusammenhang mit dieser von willkürlichen Entscheidungen so arg gebeutelten Strecke auf einen Blick vermittelte.

Martin Beckers, per E-Mail

Der Glanz moderner Bahn

Obwohl auch ich im Grunde zu den „ewigen“ Epoche-III-Fans gehöre, bin ich doch hin und wieder begeistert, dass es Modellbauer bzw. -bahner gibt, die sich scheinbar voll und ganz der Umsetzung der modernen Bahn verschrieben haben. Ich halte dies auch für wichtig, denn nur so kann es – bei aller Liebe zur guten alten Bahn – wohl auch einen Ansporn für „Nachwuchs“ in unserem Hobbybereich geben.

Bernhard Müller, per E-Mail



(Füllseite)

Es werde Licht!

Mit aufsteckbaren Loklaternen wurde zur Dampflokezeit die Zugspitze signalisiert. Auf Öl- und Petroleumlampen folgte die Gasbeleuchtung, die elektrische Lokomotivbeleuchtung setzte sich in Deutschland erst Ende der 1920er Jahre allmählich durch.

