

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2005

Baureihe 141

**Der Nahverkehrs-Klassiker
vor dem Abschied**



Lokomotiv-Historie „Diesel-Jumbo“ V 300 001
Anlagenplanung Mit dem Zug zum Grandhotel

(Füllseite)

Manches neu macht der Mai

Alles neu macht der Mai. Alles? Niemals! Wo kämen wir denn da hin, wissen wir nach unserer Umfrage im Herbst vergangenen Jahres doch, dass die Rezeptur, sprich Themenmischung, unserer monatlichen Eisenbahn-Journal-Ausgaben der Geschmackspalette unter der Leserschaft in einem Maß gerecht wird, mit dem wir schon zufrieden sein dürfen. Gleichwohl ruhen wir uns gewiss nicht auf solchen Erkenntnissen aus und „feilen“ vielmehr kontinuierlich an weiteren Verbesserungen des Hefts, um Ihren Wünschen und Interessen, liebe Leserinnen und Leser, noch mehr zu entsprechen – um das Eisenbahn-Journal noch attraktiver zu machen.

So freuen wir uns, Ihnen in der vorliegenden Ausgabe das Ergebnis einer Weiterentwicklung der

aktuellen Seiten im Vorbildteil präsentieren zu können: Die **BAHN-NOTIZEN** (siehe Seite 36-45) zeigen sich in neuem Layout und renovierter Typografie – klarer strukturiert, lesefreundlicher und noch vielfältiger. Manches macht der Mai eben doch neu – und besser. Meinen wir zumindest, sind nun aber auch gespannt, was Sie von der Neugestaltung der Rubrik halten. Teilen Sie uns bitte Ihre Meinung mit – per Brief, Fax oder E-Mail (Stichwort „Bahn-Notizen“). Auf die ersten zehn Einsender wartet jeweils eine Mitmach-Prämie¹!

Ja, und dann war da noch das bemerkenswerte Rollout der Mehrfrequenz-Reihe 1216 der ÖBB am 31. März im Siemens Lokwerk in München-Allach: Bemerkenswert deshalb, weil der neue „Taurus 3“ mit maximal 6400 kW Leistung und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit sowohl unter Fahrdrabtspannungen von 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz Gleichstrom als auch unter 3kV Wechselstrom fahren kann sowie, mit verminderter Leistung, auf mit 1,5 kV Wechselstrom elektrifizierten Strecken – und damit die erste europäische AC/DC-fähige Hochgeschwindigkeits-Hochleistungsellok ist! (Näheres im nächsten EJ.)

GERHARD ZIMMERMANN

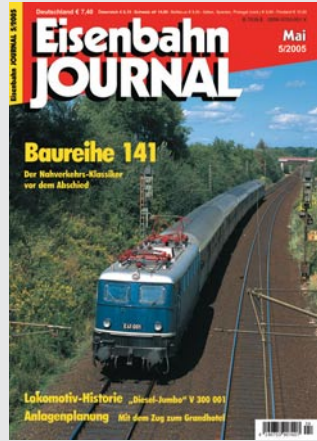
¹ Rechtsweg ausgeschlossen



Rollout der 1216 001 am 31. März in München-Allach: In den Ansprachen hoben Vertreter von Siemens TS und ÖBB die moderne und für Optionen ausgelegte Technik der neuen Dreisystem-Ellok hervor. Der Hersteller bietet den „Taurus 3“ unter der Bezeichnung ES 64 U4 an. (Näheres folgt in EJ 6/2005.)

FOTOS ANDREAS RITZ (5)





TITELBILD: Im Sommer 1956 war E 41 001 die erste Maschine aus dem gesamten Einheitslokomotiv-Programm, die an die Deutsche Bundesbahn geliefert wurde. Nach einer langen Dienstzeit, ab 1968 als 141 001, wurde die Lok vor einigen Jahren wieder in den Ursprungszustand mit blauer Lackierung zurückversetzt und war – wiederum als E 41 001 beschildert – sogar noch eine Zeit lang im Plandienst anzutreffen. Ein eher seltener Einsatz führte die Veteranin dabei am 30. August 1997 vor E 3079 bis Göttingen. Heute ist die Lok dem Standort Koblenz des DB-Museums zugeordnet.

FOTO JÜRGEN HÖRSTEL

Vorbild

Galerie Drängeln in Hangzhou	6
Ellok-Porträt „Knallfrösche“ auf dem Rückzug	10
Dampf aktuell „Kohle für 52 1360-8“	20
Lokomotiv-Geschichte „Diesel-Jumbo“ V 300 001	22
Eisenbahn & Zeitgeschichte 1939 im SVT geirist, 1945 in Güterwagen erfroren	26
Eisenbahnen in Europa Frühlingsgefühl an der Felsküste	34

Vorbild und Modell

Besondere Gütertransporte Ladegut: Wein, Teil 2	46
Besondere Gütertransporte Weinwagen der Epoche II im Modell	52



Eisenbahn & Zeitgeschichte:
Vom glanzvollen Schnellverkehr der DR 1939 zum Zusammenbruch des Betriebs 1945 – Fakten zum Kriegsende vor 60 Jahren • ab Seite 26

Eisenbahnen in Europa:

Wer sehnt sich nach dem langen Winter nicht nach Sonne und grüner Landschaft? Beides gibt's bereits in diesen ersten Frühlingswochen in Südfrankreich an der internationalen Magistrale Perpignan–Barcelona an der „Côte Vermeille“ • ab Seite 34



Modell

Anlagenporträt H0 Im Steinachgrund	60
Anlagenporträt H0e Meterspur durchs Polderland	64
Diorama 80 cm Landschaft	72
Ladegut: Wein Wo der Wein entladen wird / Version 1	76
Ladegut: Wein Wo der Wein entladen wird / Version 2	79
Anlagenplanung Mit der Elektrischen zum Grandhotel	80
Anlagenbau-Serie Bossel-Blankenstein Die Modell-Kleinbahn / 3	86
Gebäudebau Modellbau zwischen Computer und Basteltisch	90
Anlagenbau Wagnis Hochgebirgsanlage	94
Eisenbahn digital Am Computer über den Spessart. Mit Gewinnspiel!	96

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	36
Modell-Neuheiten	54
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Bücher, Videos etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

WALTER HOLLNAGEL/SLG. GARN, PETER WORTMANN,
EJ/SCHOLZ, FRANK NEUBAUER

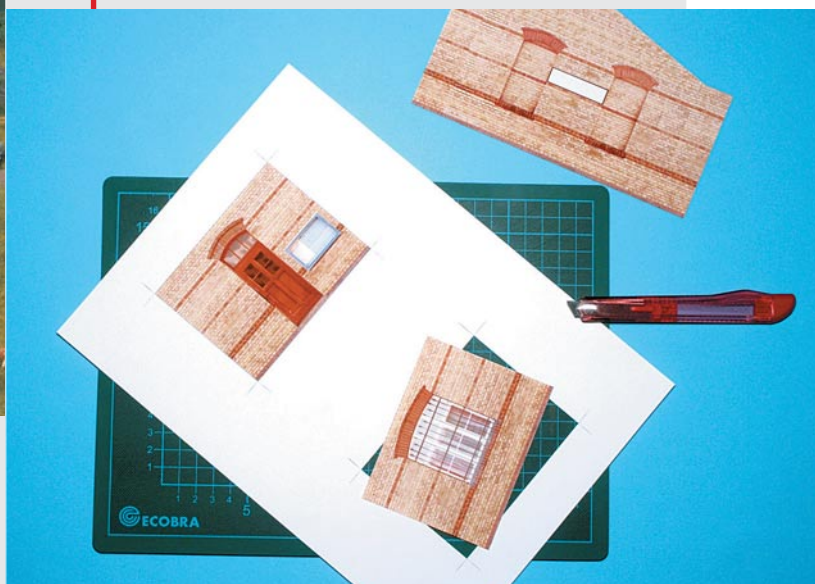


Fototraum

Vor 25 Jahren liefen zwischen Sonneberg und Probstzella die letzten 95er der DR im Plandienst. Die im Heft Super-Modellbahnanlagen 1/2002 vorgestellte H0-Anlage bildet diese Zeit nach. Ihre Erweiterung • ab Seite 60

High-Tech am Basteltisch

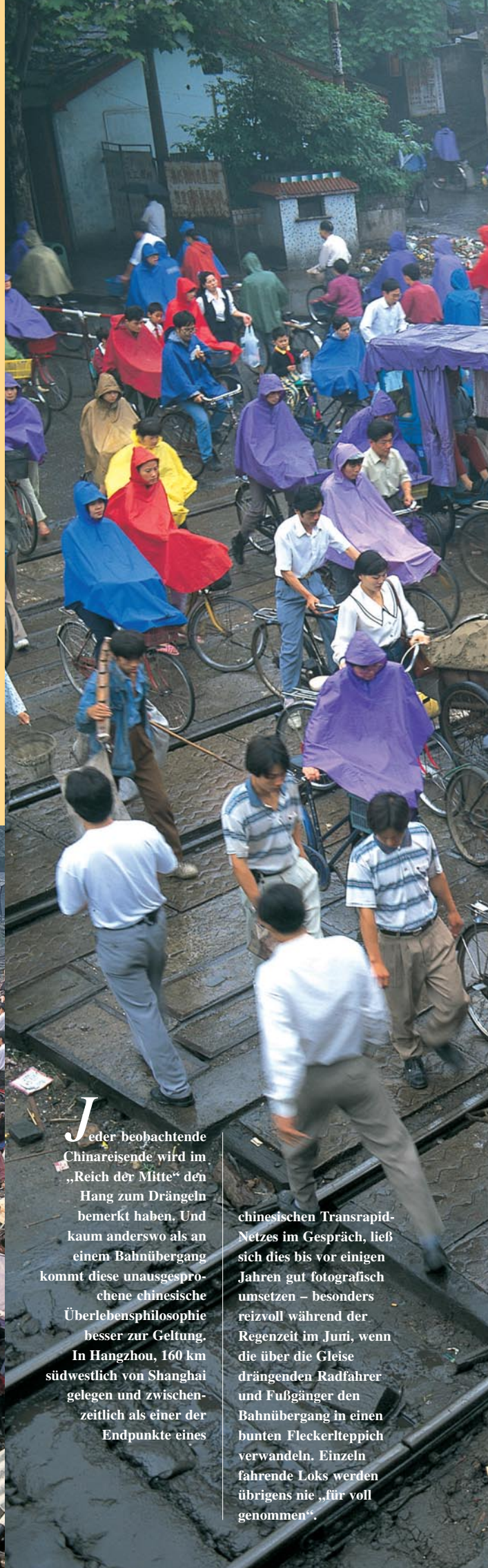
Gebäudeselbstbau mit Hilfe von Digitalkamera und PC – gar nicht so schwer, wenn man weiß, wie es geht
• ab Seite 60



Drängeln in Hangzhou

Welcher Dampflokomotiv-Enthusiast kennt inzwischen nicht den Jingpeng-Pass der Ji Tong-Railway im Norden der Volksrepublik China! Aber wer hat sich schon einmal Eindrücke von einem **Bahnübergang** in einer chinesischen „Kleinstadt“ von der Größe Hamburgs verschafft? Hier erlebt man fernöstlichen Alltag wie aus dem Bilderbuch und gewinnt dabei zudem völlig neue Erkenntnisse über die Rangordnung von Massen zwischen über 100 Tonnen und etwa 50 Kilogramm.

• BILDER VON ARMIN O. SCHMOLINSKE



Jeder beobachtende Chinareisende wird im „Reich der Mitte“ den Hang zum Drängeln bemerkt haben. Und kaum anderswo als an einem Bahnübergang kommt diese unausgesprochene chinesische Überlebensphilosophie besser zur Geltung. In Hangzhou, 160 km südwestlich von Shanghai gelegen und zwischenzeitlich als einer der Endpunkte eines

chinesischen Transrapid-Netzes im Gespräch, ließ sich dies bis vor einigen Jahren gut fotografisch umsetzen – besonders reizvoll während der Regenzeit im Juni, wenn die über die Gleise drängenden Radfahrer und Fußgänger den Bahnübergang in einen bunten Fleckerlteppich verwandeln. Einzeln fahrende Loks werden übrigens nie „für voll genommen“.







Fünf Bedienstele überwachen den Bahnübergang – je einer an den vier Schrankenbäumen sowie der eigentliche Schrankenwärter, der in erhöhter Position seiner Wärterbude mit landestypischer Arbeitsplatzausstattung (grüner Tee und Thermoskanne) für das Schließen der Schranke verantwortlich ist. – „Was schert uns der geschlossene Schrankenbaum?“, scheint dennoch die allgemeine Meinung der

Passanten zu sein. Voller Ungeduld wird mit teils akrobatischen Manövern und wenig respektvollem Abstand zu durchfahrenden Zügen zumeist die erste Gelegenheit genutzt, um unmittelbar nach dem letzten Waggon oder nach einer rangierenden Lok die Gleise zu überqueren. Und inmitten dem – für europäische Verhältnisse an Bahnübergängen – unvorstellbaren Trubel verrichten auch noch Gleisarbeiter ihre Handarbeit.



Ob die Baureihe 141 ihr
50. Dienstjahr 2006 noch erreicht,
scheint fraglich: 141 103 in
Verkehrsrot mit RegionalBahn-
Zug bei Natrup-Hagen (Strecke
Osnabrück-Münster/Westf)
im Oktober 2003.

Foto: JURGEN HÖRSTEL



„Knallfrösche“

Den Spitznamen verdanken die Loks der **Baureihe 141** die Einsatzgebiete des Nahverkehrs-Klassikers immer kleiner, sodass den Dienst quittieren dürfte. Zurück liegen