

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
November 2010
Deutschland € 7,40
Österreich € 8,15
Schweiz sfr 14,80
Belgien, Luxemburg € 8,65
Niederlande € 9,50
Italien, Spanien,
Portugal (con.) € 9,70
Finnland € 10,90
Norwegen NOK 95,00

www.eisenbahn-journal.de



SCHWERPUNKT-THEMA IN VORBILD UND MODELL

Milch per Bahn

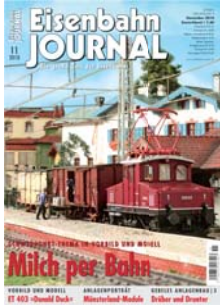


VORBILD UND MODELL
ET 403 »Donald Duck«

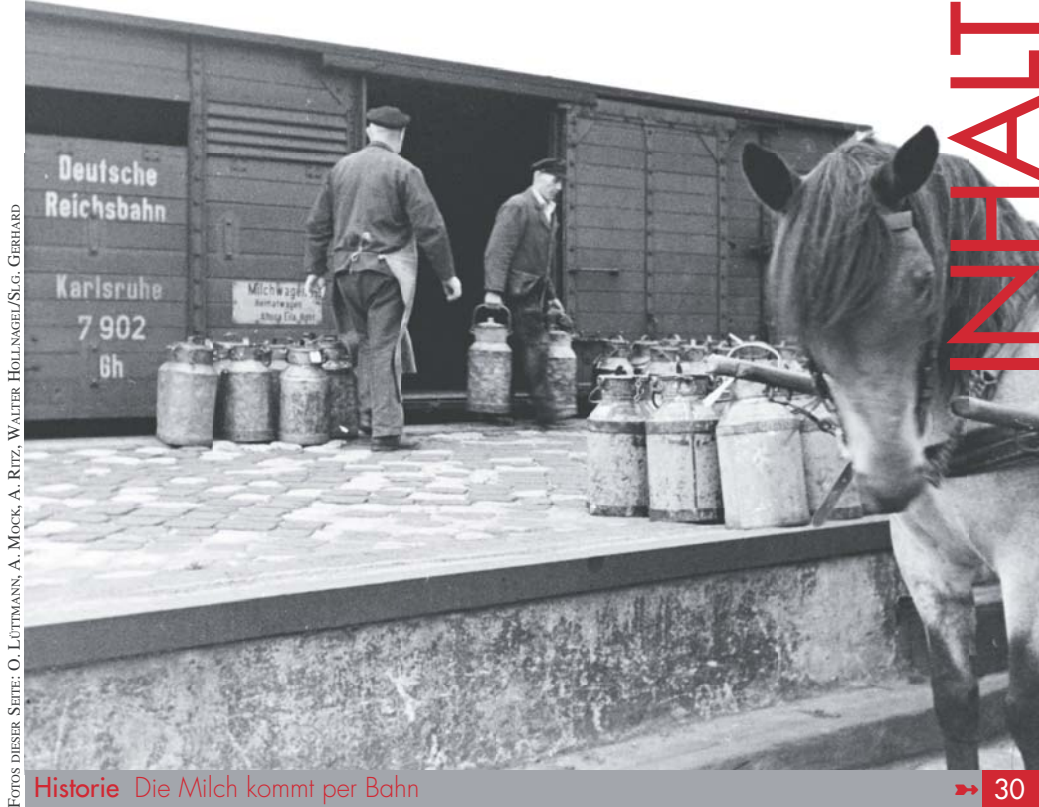
ANLAGENPORTRÄT
Münsterland-Module

GEBELES ANLAGENBAU | 3
Drüber und Drunter

(Füllseite)



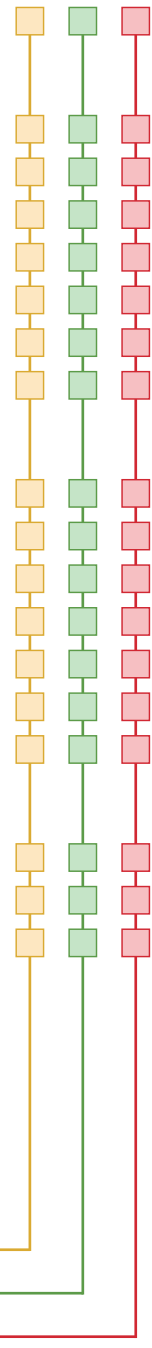
TITELFOTO CHRISTOPH KUTTNER



FOTOS DIESER SEITE: O. LÜTTMANN, A. MOCK, A. RITZ, WALTER HOLLNAGEL/S.L.G. GERHARD

Historie Die Milch kommt per Bahn

Titel Milch per Bahn	1
Vorbild	
Galerie »General auf Tour«	4
Galerie 30 000 und eine IK	6
Galerie Kohle, Koks und Klütten	8
Kurz-Gekuppelt Notizen vom Vorbild	12
Vorbild & Modell: Baureihe 403 »Donald Duck« als Intercity	16
ET 403 von Rivarossi Revival	26
Momente Rüben aus Ratzeburg	28
Schwerpunkt Bahn & Milch	
Historie Die Milch kommt per Bahn	30
Betriebs-Spezialitäten Milch für Großstädte	42
Einsatz-Geschichte Milch für US-Truppen	54
Modellübersicht Milch-Modelle	60
Anlagenplanung Münchner Milch	62
Patinieren Nur ein Hauch von Alter	68
Beladungsvorschlag Kannen-Cabrio	70
Modell	
Neuheiten Aktuelle Modellvorstellungen	72
Anlagenporträt: Auf drei Modulen Ein Stück Münsterland	76
Anlagenbau-Serie/3: Brücken und Tunnels Richtig drüber und drunter	82
Rubriken	
Forum	10
Fachhändler-Adressen	92
Börsen, Märkte, Termine	96
Mini-Markt	96
Bestellscheine	102
Vorschau & Impressum	106



Vorbild & Modell Baureihe 403



Patinieren Nur ein Hauch von Alter



Anlagenporträt Ein Stück Münsterland

Artikelbenotung 2010
 Teilnehmen und eine BR 044
 von Roco gewinnen.
 Siehe Seite 10.

Ihre Note für die Themenwahl
 Ihre Note für den Inhalt
 Ihre Note für die Präsentation



Internationale Messestadt
Frankfurt am Main Hbf

VS 908 801-4
40.0 km/h
20.10.10
GyB Frankfurt

GYB

140 RIC
12.11.10
17.11.10
an Station ab 19:45 Uhr

Kar



»General« auf Tour

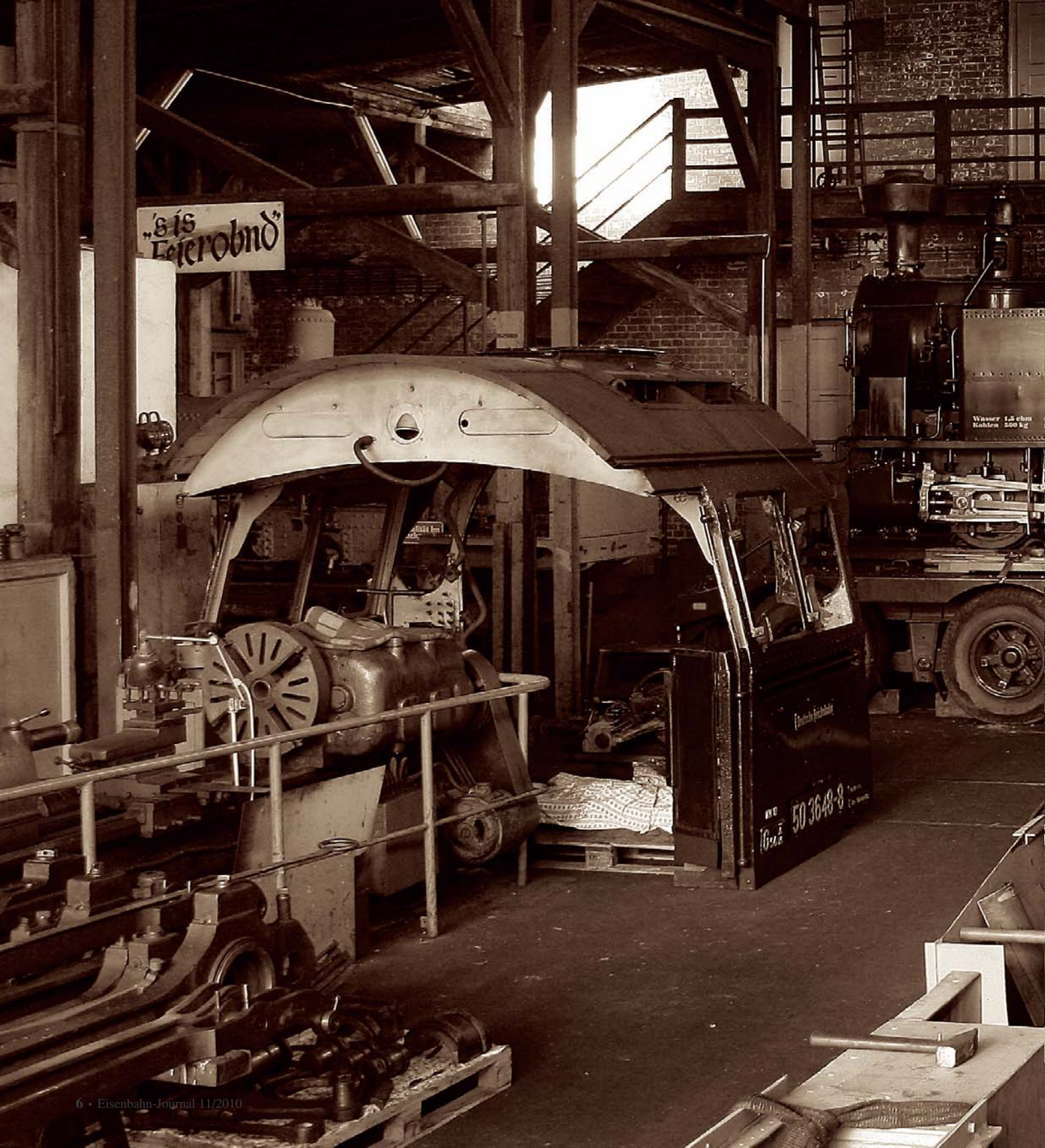
Als VT/VS 08 801 (ab 1968 Baureihe 608/908 801) stand der „Ableger“ der Eierköpfe (vgl. EJ 10/2010) viele Jahre den in der Bundesrepublik stationierten Generälen der US Army als gediegen ausgestatteter Salontriebwagen zur Verfügung und wurde daher von Eisenbahnfreunden auch als „General“ titulierte. Als die Amerikaner das in ihrem Besitz befindliche Fahrzeug nicht mehr benötigten, wurde es zum 1.1.1991 auch aus den DB-Bestandslisten gestrichen. Von der Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) übernommen, erhielt der „General“ 2007 eine neue Hauptuntersuchung und war seitdem in Karlsruhe abgestellt. Am 28. August 2010 unternahm er nun seine erste Fahrt seit der HU, die anlässlich eines Firmenjubiläums der GVG von Frankfurt (Main) nach Triberg führte. Die Aufnahme entstand im nächtlichen Frankfurter Hauptbahnhof.

FOTO: STEFAN SCHEIBA

30 000 und eine IK

30 000 Augenpaare verfolgten den historischen Loktransport der IK mit zwölf Pferden quer durch die Chemnitzer Innenstadt. Das Highlight der „Tage der Chemnitzer Industriekultur“ zeigte, wie vor 100 Jahren die fabrikneuen Hartmann-Lokomotiven mangels eines Gleisanschlusses zum Bahnhof gefahren wurden. Nach der großen Show verbrachte die IK Nr. 54, das Aushängeschild der Dampfbahnroute Sachsen, die Zeit einsam, aber in einer ebenso stillechten Atmosphäre wie vor 100 Jahren, in der Werkstatt des Eisenbahnmuseums Chemnitz Hilbersdorf. Zwischen alten Drehbänken, Ständerbohrmaschinen, ausgebauten Heiz- und Rauchrohren, Tonnen von Blechen und aufzuarbeitenden Lokomotivteilen stand die IK hier nur im Fokus eines Kameraauges. Chemnitz 2010 oder Ausbesserungswerk Dresden-Friedrichstadt 1920? Die Frage dürfte durchaus gestellt werden, wenn das Führerhaus der 50 3648-8 die Situation nicht aufklären würde.

TEXT/FOTO: HELGE SCHOLZ





№54

113

100 500 1000 1500

Kraft gesperrt



Kohle, Koks und Klütten

Wie kein anderer Energieträger prägte die Kohle einst die Wirtschaft. Als Hausbrand tangierte sie das unmittelbare Lebensumfeld der Menschen, in der Großstadt ebenso wie auf dem Land. Was der Kohlenhändler für die Feinverteilung bis in die Haushalte war, war die Eisenbahn für den Massengutumschlag. Das „Schwarze Gold“ galt es in gewaltigen Mengen von den zahlreichen Zechen in geschlossenen Ganzzügen zu den See- und Binnenhäfen, den Kohlekraftwerken und den Industriebetrieben zu bringen oder den Export über die Landesgrenzen hinweg zu organisieren. Ob Steinkohle, Koks oder Briketts, die Bahn war auf den Transport der Massengüter bestens eingestellt. In der Hoch-Zeit des deutschen Steinkohlenbergbaus machten sie alleine mehr als ein Drittel des Gesamtgüteraufkommens bei der Bahn aus. Dies sowie die Zeit vor und nach dem Zweiten Weltkrieg und auch die heutige Situation beleuchtet die nächste Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals in allen Facetten. Eisenbahn & Kohle bietet einzigartige historische Fotos, Momentaufnahmen aus den 50er und 60er Jahren und interessante Perspektiven zur heutigen Situation – angereichert mit interessanten Fakten, Daten und Geschichten. Die Ausgabe ist ab 4. November im Handel.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER



Passend zum Thema Kohle hat Wolfgang Langmesser einige typische Versatzstücke des Ruhrgebiets seiner Kindheit aufgegriffen und im Modell umgesetzt: Von der Andeutung einer Bergarbeitersiedlung mit Häusern, Gemüsegärten und Tauben „so wie es damals war“, über einen Bahnhof für die Kumpel und als Übergabestelle der Kohlezüge, mit einem Kanalhafen inklusive eindrucksvollem Kran, der Koks-Waggons in Leichter entleert, bis hin zu einem Zechen-Komplex im typischen Bauhausstil der 1920er Jahre, wo scheinbar echte Kohle von Untertage gefördert wird, ist alles dabei, was im Umfeld des „schwarzen Goldes“ die Lebenswirklichkeit bestimmte. Dabei ist nicht nur das Porträt der Anlage Thema des Heftes. Auf vielen Seiten beschreibt der Autor detailliert, wie er die Anlage gebaut hat. Durch das Schritt-für-Schritt-Vorgehen kann der Leser einzelne Baustufen einfach nachvollziehen und sich an Vergleichbarem versuchen oder die dargestellten Arbeitstechniken auf seine eigene Modellbahn anwenden. Das Heft ist ab sofort im Handel.





betr.: Eisenbahn-Journal 10/2010

Auf feinem Gleis – Bahndamm mit Durchlass in N

Herzlichen Dank für das Foto, das das vorgestellte Diorama in einer Gesamtaufnahme zeigt. Ich wollte schon öfter die Bitte äußern, bei Darstellungen von Dioramen oder Segmenten Übersichtsaufnahmen beizufügen: Nur so kann man m.E. die hervorragende Detail-Gestaltung genau einordnen. Also weiter so.

Manfred Ninkl,
per Email



betr.: Eisenbahn-Journal 9/2010

E 44 502 – 505: Steilstrecken-Spezialisten

Zunächst besten Dank für Ihren Artikel über die E 44.5 und die dazu veröffentlichten Fotos. Dies ist wieder typischer und gewohnter EJ-Stil.

Zum letzten Absatz des Artikels Ihres Autors Kirchner seien mir jedoch einige Anmerkungen erlaubt, wobei

ich darauf hinweisen muß, daß ich Mitglied des Bayerischen Lokalbahn Vereins e.V. (BLV) bin.

Auch dem BLV sind schon seit seiner Gründung im Jahre 1975 im Freien aufgestellte sog. „Denkmals-Lokomotiven“ ein Dorn im Auge, da deren fachgerechter und dem Denkmals-Charakter entsprechender Unterhalt einen hohen Aufwand erfordert, der, wie verschiedene Beispiele zeigen, nicht immer gewährleistet ist. Ein solches wertvolles Objekt stellt auch die von Ihnen angesprochene E 44 502 dar, die zudem sehr gut dem Satzungsziel des BLV – dem Erhalt bayerischer Lokalbahn-Fahrzeuge – entspricht, nachdem ja das Teilstück Bad Reichenhall – Berchtesgaden ursprünglich als dampfbetriebene Lokalbahn eröffnet wurde. Der BLV hat daher bereits im Jahr 2004 der Stadt Freilassing als Eigentümerin der Lok ein schriftliches Angebot für eine mögliche Wiederinbetriebnahme unterbreitet, wobei allein für die fremd zu vergebenden Arbeiten (z.B. Überprüfung des Trafos und dessen Wiederbefüllung mit Trafo-Öl, Kosten für Sachverständigen-Gutachten usw.) ein Kostenrahmen von mindestens 80 000,-€ genannt wurde. Hinzuzurechnen wären dann die vom BLV anlässlich der fälligen Hauptuntersuchung zu erbringenden erheblichen Eigenleistungen, weshalb der BLV von einer Überstellung der Lok nach Landslut und einer für mindestens zwei Nutzungsperioden, also etwa 16 Jahre, zu vereinbarenden Verfügungsgewalt ausging. Dies wurde von Freilassing abgelehnt, da man die Lok nicht aus Freilassing abgeben wollte. Der BLV wäre im Interesse eines womöglich betriebsfähigen Erhalts dieser Lokomotive auch weiterhin zu



Artikelbenotung November 2010

Name
Straße
Ort
Telefon
E-Mail
Epoche
Nenngröße

Die Gewinner der September-Benotung:
Norbert Baumgartner, 76707 Hambrücken
Joachim Rändel, 47877 Willich
Günter Schroll, 4050 Traun, Österreich

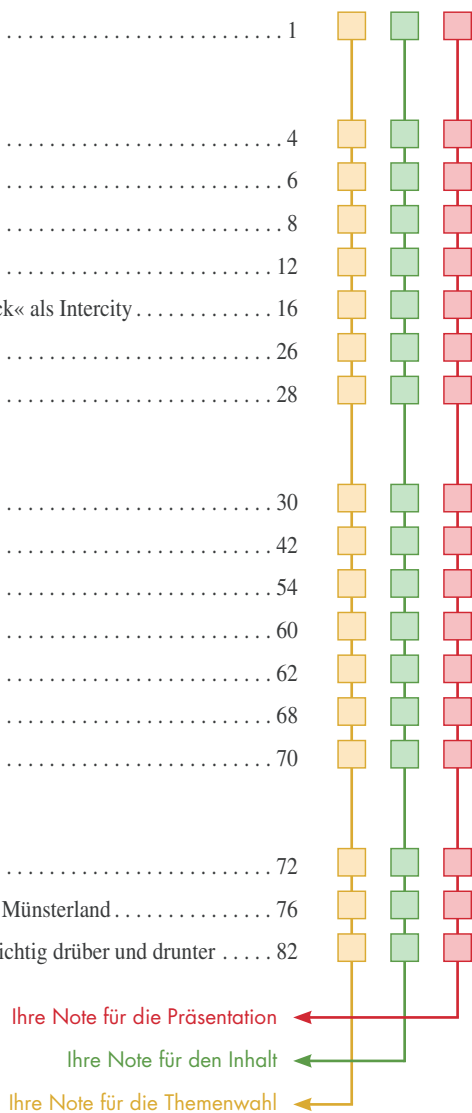
Titel Milch per Bahn	1
Vorbild	
Galerie »General auf Tour«	4
Galerie 30 000 und eine IK	6
Galerie Kohle, Koks und Klütten	8
Kurz-Gekuppelt Notizen vom Vorbild	12
Vorbild & Modell: Baureihe 403 »Donald Duck« als Intercity	16
ET 403 von Rivarossi Revival	26
Momente Rüben aus Ratzeburg	28

Schwerpunkt Bahn & Milch

Historie Die Milch kommt per Bahn	30
Betriebs-Spezialitäten Milch für Großstädte	42
Einsatz-Geschichte Milch für US-Truppen	54
Modellübersicht Milch-Modelle	60
Anlagenplanung Münchner Milch	62
Patinieren Nur ein Hauch von Alter	68
Beladungsvorschlag Kannen-Cabrio	70

Modell

Neuheiten Aktuelle Modellvorstellungen	72
Anlagenporträt: Auf drei Modulen Ein Stück Münsterland	76
Anlagenbau-Serie/3: Brücken und Tunnels Richtig drüber und drunter	82



Ihre Note für die Präsentation ←
Ihre Note für den Inhalt ←
Ihre Note für die Themenwahl ←