Eisenbahn JOURNAL Februar 2010

Eisenbahn JOURNAL

2
2010

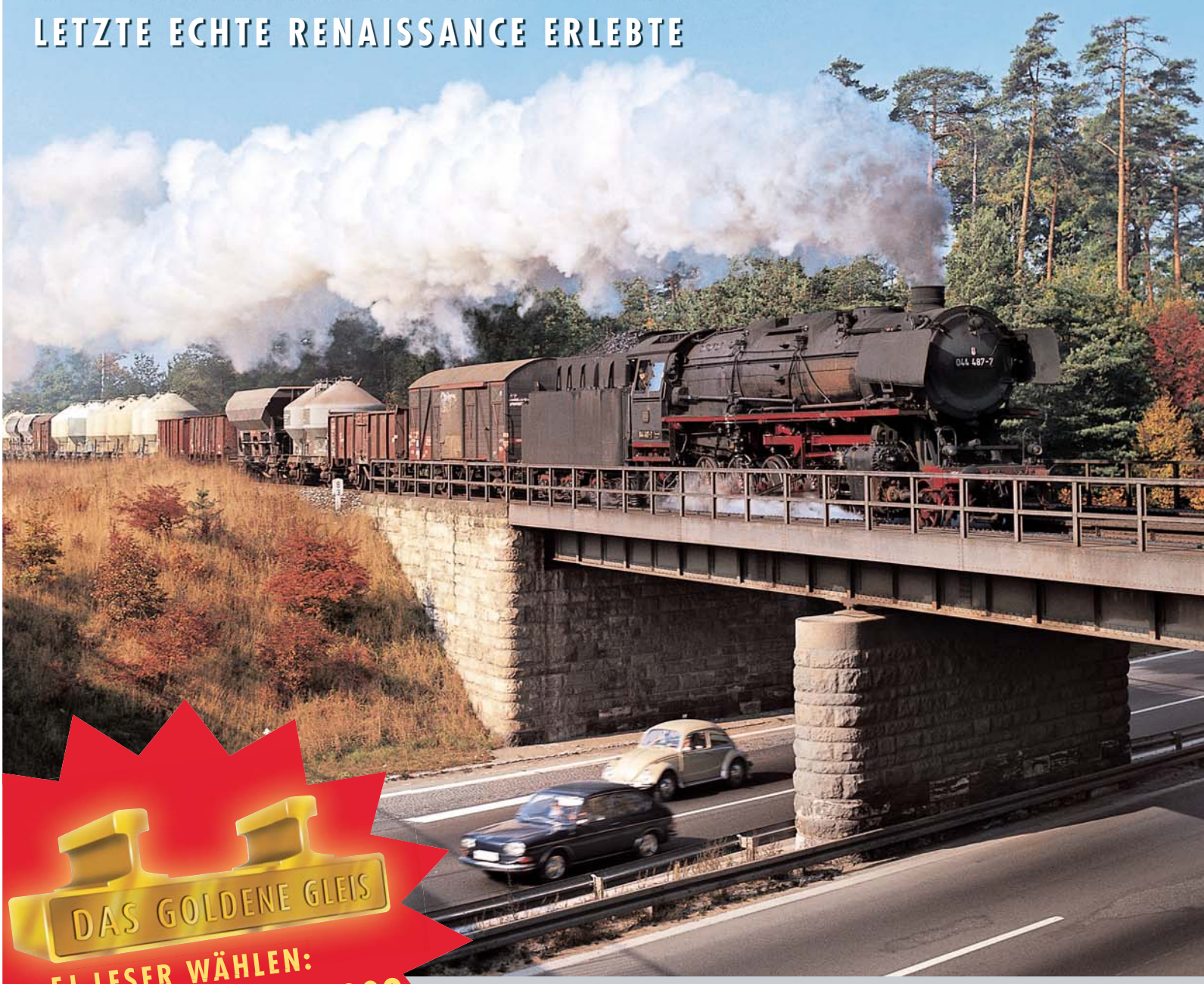
Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Februar 2010
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 95,00

www.eisenbahn-journal.de

Dampf anno 1970

ALS DIE BUNDESBAHN-DAMPFTRAKTION IHRE LETZTE ECHTE RENAISSANCE ERLEBTE



DAS GOLDENE GLEIS

EJ-LESER WÄHLEN:
die Top-Modelle 2009

VORBILD + MODELL
Baureihe 19¹ von Brawa

EDEL-DIORAMA
Am Silberstollen

DAMPF ANNO 1970 Die letzte Renaissance der Bundesbahn-Dampfloks VORBILD UND MODELL Baureihe 19.1 EDEL-DIORAMA Am Silberstollen

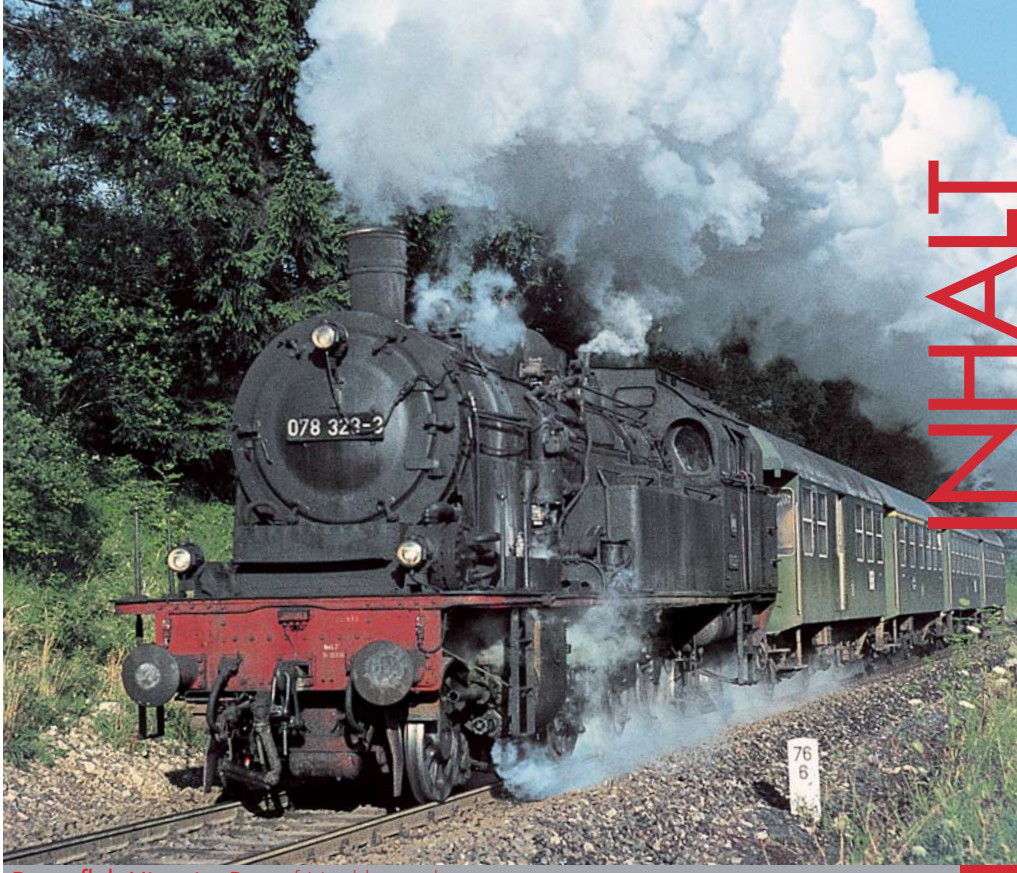
(Füllseite)

Fotos dieser Seite: Helmut Dahlhaus, Peter Schiffer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Roy Meyer, Christian Danziger

Titelbild

Ob die beiden Autofahrer mitbekommen haben, was da am 12.10.1972 über die Berliner Autobahn gedonnert ist? Die von Nürnberg nach Sulzbach fahrende 044 487 gehörte zu denjenigen Dampfloks, die vom Wirtschaftsboom zu Anfang der 70er profitierten – ab Seite 16. Foto: J. Nelkenbrecher

INHALT



Dampflok-Historie Dampf-Hochkonjunktur 16

Vorbild

Galerie
„Hingucker“ des Monats 4, 6, 8

Kurz-Gekuppelt
Notizen vom Vorbild 12

Dampflok-Historie
Dampf-Hochkonjunktur 16

Momente
Alltag in Rothenburgsort 30

Archiv-Raritäten: Peter Schiffer
Variable Sicht 32

Damals in
Gersthofen 40

Archiv-Raritäten Variable Sicht 32

Vorbild & Modell

Baureihe 19.1
Vorbild: Die bessere P 10 42

Modell: Brawas polnische Powerlok 46

10. Modellbauwettbewerb 52

Modell

Neuheiten
Aktuelle Modellvorstellungen 48

10. Modellbauwettbewerb: Folge 2
Die Brücke am Silberstollen 52

Anlagenporträt
Kleiner Bahnhof 60

Lokstation Krumbach: Teil 4
Haus für Lok und Leute 66

Das goldene Gleis
Wahl der Top-Modelle 2010 73

Bauen mit Josef Brandl
Reichsbahn-Oberleitung 80

9. EJ-Modellbauwettbewerb
Die Sieger 84

Neues Produkt
Schotterhilfe von AMW 88

Veranstaltungen
Ausstellung Utrecht / Miniland München 90

Lokstation Krumbach Das Haus 66

Rubriken

Forum 10
Fachhändler-Adressen 92
Börsen, Märkte, Termine 96
Mini-Markt 96
Bestellscheine 104
Vorschau & Impressum 106

Nachts auf der Drehscheibe

Im kleinen Bw Petershagen, nur für eine Handvoll Loks ausgelegt, wird zu nächtlicher Stunde die 93 001 für den Einsatz am nächsten Morgen vorbereitet und gedreht. Die P 10, die ebenso wie die 86 aus dem vierständigen Schuppen lugt, hat die Restauration bereits hinter sich. Die stimmungsvolle Aufnahme entstand auf der Anlage von Ulrich Meyer. Gebäude, Gleise und viele der Details wurden in vollständigem Selbstbau nach preußisch-norddeutschen Vorbildern erstellt.

Foto: Markus Tiedtke

Nächster Halt: Schrottplatz

Als nach der Stilllegung der letzten Wuppertaler Meterspur-Straßenbahn feststand, dass eine Verschrottung der Wagenkästen vor Ort nicht möglich war, entschieden sich die Wuppertaler Stadtwerke für das Angebot eines Schrotthändlers aus Willich. Vom Depot zum Bahnhof Wuppertal-Mirke ging es im Sommer 1970 per LKW. Nach dem Umladen mittels Bockkran sorgte die Bundesbahn für den Weitertransport der betagten Straßenbahn-Triebwagen bis an den Niederrhein. Eine Köf II rangierte die Wagen auf dem Bockkran-Gleis.

FOTO: WOLFGANG R. REIMANN

Werkbahn-Idylle in Nürnberg

Anfang der 1970er Jahre waren zwei Zweikuppler des Hanomag-Typs „Ploxemam“ aus Sicht der Eisenbahnfreunde die Attraktion des Gaswerks in Nürnberg. Die Dampfrösser übernachteten in einem eingleisigen Lokschuppen, der rechts zu sehen ist. Dem Verein „Dampfbahn Fränkische Schweiz“ ist es zu verdanken, dass beide Maschinen der Nachwelt erhalten geblieben sind. Wer jetzt neugierig auf den abwechslungsreichen Bahnbetrieb in Nürnberg geworden ist, dem sei die EJ-Sonderausgabe 1/2010 „Eisenbahn in Nürnberg“ ans Herz gelegt, die soeben erschienen ist.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Vorsicht
Lichtraum

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 1/2010

☞ Titelbild

Das Titelbild von EJ 1/10 ist genial. Ich bin begeistert von euch bzw. dem Text zu diesem Bild. Auf welcher Anlage liegt denn soooooo viel Schnee??

Karl Gebele, per E-Mail

Halte gerade Ihr Januar-Heft in Händen: Herzlichen Glückwunsch zu diesem Titelbild! Da stimmt ja wirklich alles. Auch mein modellbauender Kollege ist schwer begeistert. Wollte ich nur mal loswerden.

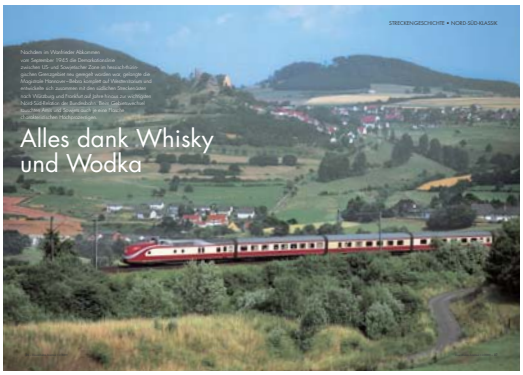
Olaf Preuschoff, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 12/2009

☞ Nord-Süd-Klassik und Modellbahnbranche

Diese Strecke hat ihre Bedeutung und auch ihren Nimbus im Wesentlichen erst nach 1945 erhalten. Seit 1963 ist die Strecke elektrifiziert. Damit hat der elektrische Betrieb in 46 von 64 Jahren das Gesicht dieser Strecke im Wesentlichen geprägt. Bei der Lektüre Ihres Artikels und bei der Bildauswahl hat man das Gefühl, als sei das Gegenteil der Fall. Kein Wunder, wenn sich die Jugend nicht für die Eisenbahn interessiert. Nach Meinung meiner Frau ist unser Hobby ein Hobby für alte Männer. Wenn ich mich bei Börsen umsehe, liegt sie damit nicht ganz falsch.

Als Kenner der Modellbahnszene seit 1965 können auch die Insolvenzen fast aller namhaften Hersteller kaum verwundern. Was verspricht man sich dort eigentlich von der Produktion von Modellen, die hinsichtlich der zu erwartenden Verkaufszahlen eher zur Kategorie von Kleinserienmodellen zu zählen sind? Dazu zählen m.E. die Jahrmarktbausätze von Faller genauso wie z.B. Dampflokmodelle von Länderbahnen, die die Wenigsten der derzeit lebenden Generationen je zu Gesicht bekommen und im Betrieb erlebt haben. Es ist unbestritten, dass fast alle Produzenten Modelle auf hohem Niveau produzieren können. Es ist jedoch anzuzweifeln, ob die zu erwartenden



Verkaufszahlen richtig eingeschätzt wurden. Man hat den Eindruck, dass der wirtschaftliche Misserfolg solcher Modelle im Rahmen einer Mischkalkulation durch exorbitante Preisaufschläge auf die Brot-und Butter-Modelle ausgeglichen werden soll, was diese allerdings so verteuert, dass sie auch bald unverkäuflich sind.

Bisweilen muss man sich bei der Modellbahnfachpresse und den Produzenten auch fragen, ob man bei der Beurteilung des Preis-Leistung-Verhältnisses die Bodenhaftung verloren hat. Als Beispiel ist hier der neue fünfteilige Gliedertriebzug von Piko zu nennen: 400 € = 800 DM für einen 1 m langen Zug. Das ist nicht preiswert; das ist m.E. am Markt vorbei. Ein weiteres Beispiel für die Ignoranz von Herstellern gegenüber Kunden ist die Praxis von Fleischmann gewesen, jahrzehntelang die gleiche Lok mit immer der gleichen Betriebsnummer anzubieten. Selbstverständlich kauft man sich die Lok nur in einer Ausfertigung. Lobenswert ist hier die Praxis von Roco, mit jeder Auflage mindestens die Loknummer zu wechseln. Hiervon habe ich reichlich Gebrauch gemacht. Schließlich wurden auch beim Vorbild den einzelnen Bw nur die Baureihen zugeteilt, die für die Bespannungsaufgaben des Bw sinnvoll waren. Bildbeispiele von Carl Bellingrodt und anderen namhaften Eisenbahnfotografen gibt es zur Genüge. Die Baureihenvielfalt in den meisten Modellbahn-Bw erinnert jedoch eher an Museums-Bw.

Dipl.-Ing. Dieter Stiddien, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 11/2009

☞ 9. Modellbauwettbewerb – Leserabstimmung

Relativ schnell wäre ich mir sicher gewesen, welches die besten drei oder fünf Anlagen sind – natürlich nach meinem Geschmack. Doch alle 20 Anlagen in die richtige Reihenfolge zu ordnen war eine Herausforderung,

die mich unzählige Abende beschäftigte. Zum Glück bin ich gerade noch rechtzeitig fertiggeworden (abgestimmt gegen 23:25 Uhr am 20.11. im Internet!).

Da das Spektrum sehr breit gefächert war – Spurweiten von Z bis Oe auf der einen Seite, reine Dioramen, Streckenmodule, Bahnhofsmodule, Anlagen auf der anderen Seite –, versuchte ich, die Bewertung so „objektiv“ wie möglich zu treffen. Für die Kriterien Anlagenkonzept, Betriebskonzept, Detaillierung (auf Maßstab bezogen), Landschafts- und Anlagengestaltung (auf Maßstab bezogen) vergab ich jeweils Punkte von 0 bis 6. Natürlich waren diese Kriterien und meine Punktvergabe immer noch subjektiv. Doch immerhin gewannen so Glaubwürdigkeit, Originalität, realistische Gestaltung und realistischer Betrieb Oberhand gegenüber Spurweiten- oder System-Präferenzen. Dioramen und Module punkten hinsichtlich Detaillierung und Gestaltung, müssen aber hinsichtlich Betriebskonzept Abstriche hinnehmen. Von einem Spur-0-Modul muss man eine höhere Detaillierung erwarten als von einer Spur-Z-Betriebsanlage. Nur aus dem Bauch heraus, ohne diese Kriterien hätte ich „Oberbayern in Z“ sicher nicht zwischen „Kleiner Sehnsuchtstiller“ und „Auch eine Bayern-Bahn“ eingeordnet. Allerdings bis ganz an die Spitze meiner Bewertung haben es alle drei Anlagen nicht geschafft.

Eine Kritik und Anregung für die Zukunft will ich allerdings noch loswerden: Bei Wettbewerbsanlagen sollten