

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

Februar

2/1997

DM 11,90  
sfr 11,90  
S 92,--  
hfl 14,30  
lfr 256,--





# Inhalt

## Eisenbahn-Journal

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| <b>Berlin Anhalter Bahnhof</b>                              | 6  |
| Erinnerungen an den Berliner Fernbahnhof                    |    |
| Die künftigen S-Bahn-Baureihen 423, 424, 425 und 426        |    |
| <b>Neue Formen, neue Technik</b>                            | 16 |
| <b>Altenhundem – Welschen-Ennest</b>                        | 20 |
| Schiebedienst auf der Ruhr-Sieg-Strecke                     |    |
| Die ICE-Familie wächst                                      |    |
| <b>Rollout des ICE 2-Steuerwagens</b>                       | 26 |
| <b>Selb-Plößberg – Holenbrunn</b>                           | 28 |
| Aufstieg u. Niedergang einer Fichtelgebirgsstrecke (Teil 2) |    |
| <b>Frankreich: TGV Duplex</b>                               | 34 |
| Start des Doppelstock-TGV auf dem Sud-Est-Ast               |    |
| <b>Hochgeschwindigkeitszüge in Europa</b>                   | 37 |
| <b>Die Feldbahn im Torfwerk Faltermeier</b>                 | 38 |
| Bahn-Technik, Teil 4:                                       |    |
| <b>Dieselektrische Kraftübertragung</b>                     | 40 |
| <b>Seltene Bahndienstfahrzeuge: Tunnelwagen</b>             | 42 |

## Modellbahn-Journal

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| <b>Die H0-Clubanlage des HMBC</b>                        | 70  |
| Anlage mit Faller-Car-System                             |     |
| Anlagenvorschlag nach Nürnberger Vorbild                 |     |
| <b>Mit Zug und Tram durch Nürnbergs Osten</b>            | 76  |
| <b>Sachsen-Renner par excellence</b>                     | 80  |
| Sächs. I T und III b in H0 von Kleinserienhersteller SEM |     |
| <b>Unterhalb der Felsenburg</b>                          | 82  |
| Eine große TT-Anlage im Korridor                         |     |
| <b>15 Nur eine Nebenstraße ...</b>                       | 88  |
| H0-Kleindiorama eines Bahnübergangs                      |     |
| <b>16 Fast alles Eigenbau!</b>                           | 89  |
| Überaus wirklichkeitsgetreue N-Module                    |     |
| <b>Neue Bausätze: Weinerts BR 64 in H0</b>               | 90  |
| <b>Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (7)</b>    | 94  |
| <b>Quattro Stagioni • 8: Bahnsteige/Drahtzugkanäle</b>   | 98  |
| Brawas erste Ellok: die BR 242 der Reichsbahn in H0      |     |
| <b>DR-Arbeitstier</b>                                    | 102 |

## Journal-Rubriken

|                                             |       |
|---------------------------------------------|-------|
| <b>Bahn-Notizen</b>                         | 45    |
| <b>Fachhändler-Adressen</b>                 | 50    |
| <b>Impressum</b>                            | 52    |
| <b>Bücherecke</b>                           | 53    |
| <b>Übersicht über die Verlags-Neuheiten</b> | 54    |
| <b>Jahres-Inhaltsverzeichnis 1996</b>       | 57/67 |
| <b>Typenblatt: Baureihe 84</b>              | 59    |
| <b>Typenblatt: Baureihe 85</b>              | 65    |
| <b>Schaufenster der Neuheiten</b>           | 104   |
| <b>Auto-Neuheiten</b>                       | 110   |
| <b>Modellbahn-Notizen</b>                   | 110   |
| <b>Bahn-Post</b>                            | 111   |
| <b>Mini-Markt</b>                           | 112   |
| <b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>    | 121   |

**Titelbild:** Winterdampf anno 1971: Mit einem Güterzug von Lichtenfels nach Hof hat 050 599 gerade die Schiefe Ebene erklommen und fährt nun in den Bahnhof Marktschorgast ein.  
**Abb.: J. Nelkenbrecher**

# Editorial

So kann es gehen: Vor 20 Jahren schuf die DB mit dem Spruch "Alle reden vom Wetter. Wir nicht" einen heute zwar nicht mehr verwendeten, dennoch aber noch weithin bekannten Werbeslogan. Zur Jahreswende 1996/97 bekam ihn die Bahn in Fernsehen und Presse jedoch gleichsam um die Ohren gehauen. Minustemperaturen um die 20° in ganz Deutschland und Eisregen in verschiedenen Landesteilen führten teilweise zu kräftigen Zugverspätungen. Außerdem paßt es schlecht zum "Unternehmen Zukunft", wenn Fahrgäste eines ICE bei Baden-Baden stundenlang frierend im mangels Oberleitungskontakt lahmgelegten High-Tech-Flitzer ausharren müssen – eine Peinlichkeit, die bundesweit die Runde machte.

Bei Licht betrachtet, muß man der Bahn aber ein im großen und ganzen gutes Zeugnis ausstellen – jedenfalls ein besseres als der Nachbarverwaltung SNCF. Für sie hieß es im Rhonetal einige Tage lang "Rien ne va plus", frei übersetzt: "Alle Räder stehen still." Als verkehrstechnischer Offenbarungseid darf der dortige Aufruf gelten, wegen des Schienenchaos doch bitte nicht mit der Bahn zu fahren.

Bei der DB jedenfalls beschränkten sich die Pannen im wesentlichen auf Fahrzeugausfälle (die durch Ersatzmaschinen zu bewältigen waren) und Verspätungen durch eingefrorene Weichen. Besonders häufig schlapp machte dem Vernehmen nach die über 30 Jahre alte, heruntergewirtschaftete BR 103. Sie mußte z.B. zwischen München und Nürnberg teilweise durch österreichische 1044 ersetzt werden. Auch die Veteranen-Baureihe 110 mit ihren 40 Dienstjahren kam so wieder zu IC-Ehren – und bewältigte ihre Aufgabe angeblich nicht einmal so schlecht. So hatten DB-Fahrgäste ohne engen Terminplan vor allem unter Komforteinbußen zu leiden. Schuld war auch hier in vielen Fällen veraltete Technik: Waggon-Heizungen kapitulierten vor der Kälte, Toiletten-Fallrohre froren zu und mußten ganz archaisch mit brennender Fackel wieder aufgetaut werden.

Daß Bahn und Bahnbenutzer zwischen Rhein und Oder relativ glimpflich davongamen, war freilich nicht so sehr der vielzitierten deutschen Tüchtigkeit oder robusterem Material zu verdanken. Die Franzosen hatten einfach mehr Pech: Wie inoffiziell aus SNCF-Kreisen zu hören war, mißglückte ihnen zunächst ein Versuch, die von einem gut 10 cm dicken Eispanzer umgebenen Fahrleitungsdrähte durch Überspannung freizuschmelzen – es habe sich lediglich ein hervorragend isolierender Luftkern innerhalb der Eisstange um den Draht herum gebildet. Abschleppversuche mittels Dieselloks hätten auch dort festgefrorene Weichen verhindert. Deren Gasflaschen für die Weichenheizung habe man im Rahmen des Antiterrorismus-Programms "Vigi-Pirate" ausgebaut, weil sie für Anschläge mißbraucht hätten werden können.

Besser hatte es also in jedem Fall, wer in diesen Tagen zu Hause bleiben und seinem Hobby frönen konnte – beispielsweise der Modelleisenbahn. Diese Fraktion der Eisenbahnfans war vor Weihnachten ja noch mit einer erklecklichen Zahl von Neuheiten verwöhnt worden. Die wichtigsten davon haben wir für Sie getestet. Was dabei herausgekommen ist, lesen Sie in dieser Ausgabe.

Ein kleines Lob wollen wir an dieser Stelle übrigens der Firma Piko zukommen lassen: Anstatt wie angekündigt dem Brawa-Modell der DR-Baureihe 242 einen "Zwilling" folgen zu lassen, präsentierte die Firma in diesen Tagen die Schwesterbaureihe E 11. Was die DR-Schnellzuglok als 1:87-Modell zu bieten hat, lesen Sie in der April-Ausgabe des Eisenbahn-Journals.

**Ihre EJ-Redaktion**



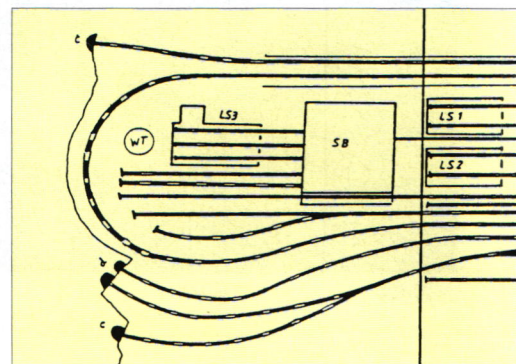


# Die H0-Clubanlage des HMBC

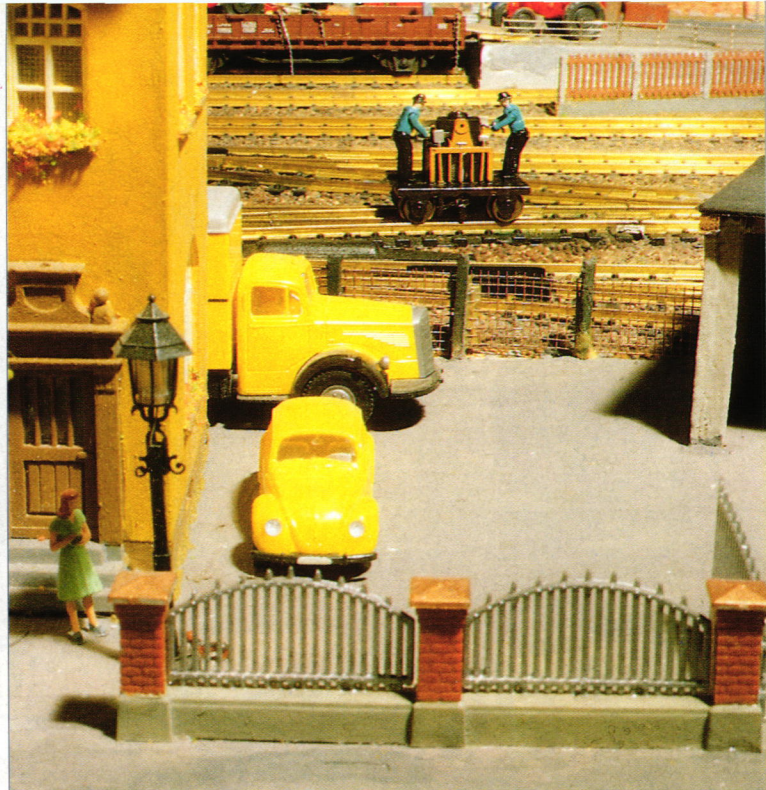
Die Gegend um Welden, nordwestlich von Augsburg, wird Holzwinkel genannt. Unser Verein, der HMBC – **H**olzwinkler **M**odell**b**ahn **C**lub –, wurde zwar in Welden gegründet und ist dort auch zuhause, wir sind aber für alle Interessierten offen, nicht nur für Einwohner des Ortes Welden. Folgerichtig nannten die Gründer ihren Verein eben nicht Weldener Modellbahn Club oder ähnlich, sondern ganz bewußt HMBC.

Das Sprichwort "Jeder fängt mal klein an" trifft auch im richtigen Leben öfter zu, als man gemeinhin denkt. Auch der HMBC entstand aus recht bescheidenen Anfängen. Im Frühjahr 1988 suchte der damalige

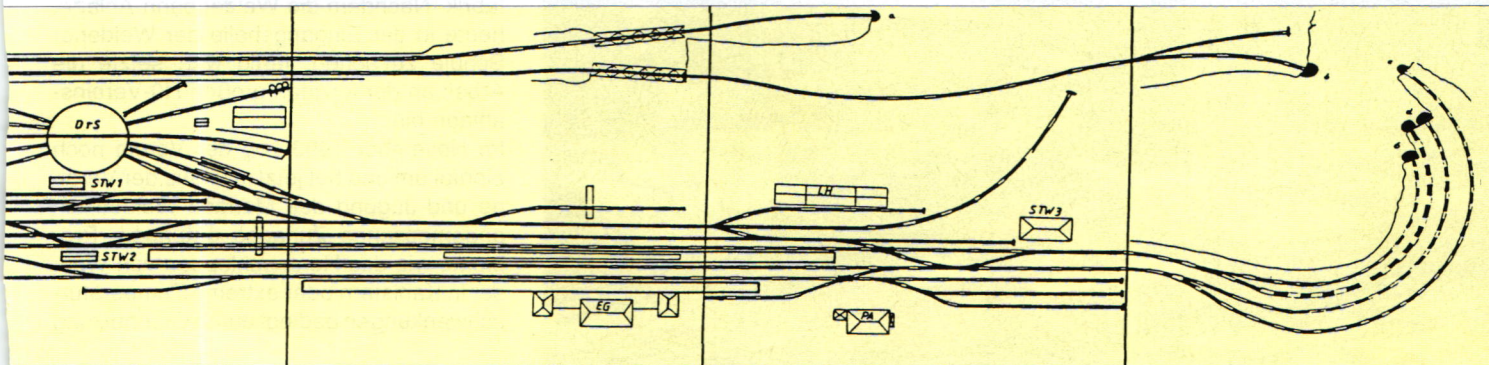
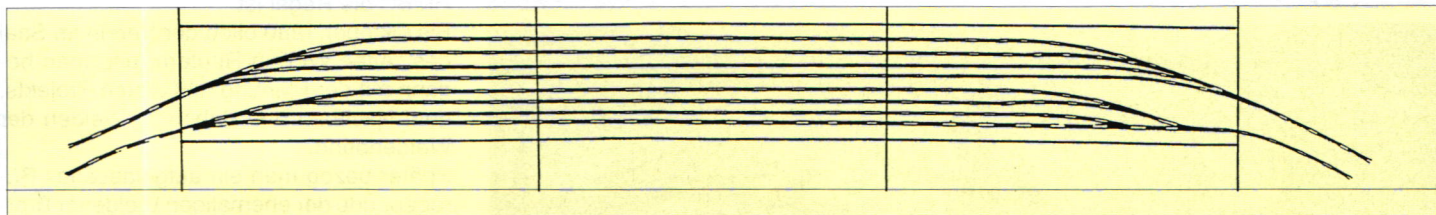
Wirt des Gasthauses "Zum alten Wirt" in Reutern, Siegfried Ludwig, über eine Zeitungsannonce Gleichgesinnte, um einen Modelleisenbahnverein zu gründen. In der bald darauf folgenden ersten Zusammen-







**Bilder 1 bis 5:** Der Hauptbahnhof ist der Betriebsmittelpunkt der HMBC-Anlage. Alle Triebfahrzeuge laufen hier durch, stoppen mit ihren Zügen und rangieren Wagen zu den Anschlüssen sowie an die Abstell- und Ladegleise. Mitunter passieren auch recht putzige Gefährte die Gleisgruppen. Rundherum erlebt man einen vorbildentsprechenden Eisenbahnalltag im Maßstab 1:87. Unten ist der Gleisplan der Anlage abgebildet. Darüber findet man eine Darstellung des verdeckten Gleisverlaufs.







**Bild 6:** Über die Bahnhofstraße hinweg geht der Blick zum Postladegleis.

**Bild 7:** Heute hat 64 268 Hofdienst im Güterbahnhof.

**Bild 8:** Bis in die Abendstunden pulsiert das Leben auf den Gleisen. Während vorn eine Rangiereinheit mit interessanter Fracht unterwegs ist, wartet hinten eine P 10 auf Kohle.

kunft gründeten die Herren Federle, Forster, Kreissl, Kugelman, Loos, Ludwig und Schmid den HMBC. Die Tatsache, daß von diesen Gründungsmitgliedern noch heute die Herren Federle, Kugelman und Schmid dem Verein als Vorsitzender, Kassensführer bzw. Vorstand zur Verfügung stehen, wirft ein bezeichnendes Licht auf das echte Engagement, das bei den Mitgliedern des HMBC die Regel ist.

Bis Oktober 1980 blieb der Verein im Saal des "Alten Wirt" in Reutern, und man begann mit der Planung des ersten Projekts, dem Nachbau des Bahnhofs Welden der Weldenbahn.

Später bezog man ein aufgelassenes Bürogebäude der ehemaligen Weldener Brotfabrik. Nachdem die Weldenbahn-Anlage, heute in der Eingangshalle der Weldener Schule zu sehen, fertig war, setzte die Arbeit an der jetzigen großen H0-Vereinsanlage ein.

Im November 1993 zog der Verein noch einmal um und hat jetzt im Haus der Vereine und Jugend des Marktes Welden ein angemessenes Zuhause gefunden. Probleme wie das Heranschieben von Wasser in Kanistern oder extreme Temperaturschwankungen bedingt durch Ofenheizung





**Bild 9:** Hochbetrieb im Bw. 01 234 rollt auf die Drehscheibe und wird für die nächste Leistung gedreht. Die 39er ist auch schon bekohlt und wartet ebenfalls auf ihre Drehung. Lange werden Hochbekohlung und Wasserkran wohl nicht mehr gewartet werden müssen, denn der Traktionswechsel ist in vollem Gange; V 200 sind bereits verstärkt im (Modell-)Schnellzugdienst zu sehen.

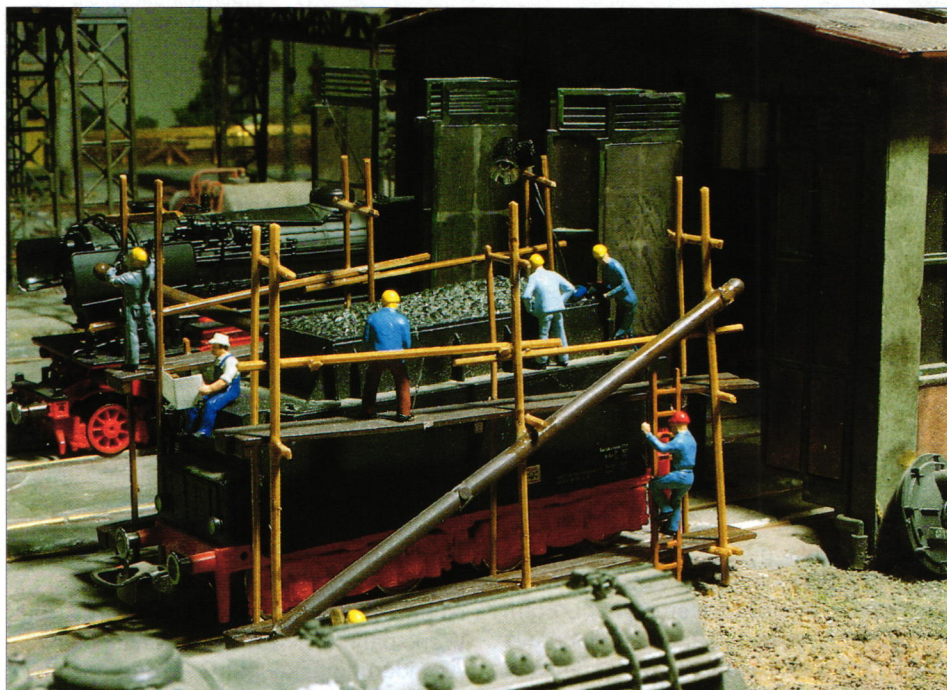
**Bild 10:** Die Überführung ins zuständige Raw wäre wohl zu teuer geworden, deshalb greifen die Eisenbahner selbst zum Schweißgerät.

**Bild 11:** Ein Motiv vom östlichen Bahnhofskopf. Aus den "Bergen" kommt ein VT gebrummt, und eine V 200 im schweren Güterzugdienst verläßt den Bahnhof.

in einem großen Raum gehören der Vergangenheit an.

Heute ist der HMBC auf 45 Mitglieder angewachsen. Ihr Alter liegt zwischen 13 und 75 Jahren; es gibt weibliche Mitglieder, und es sind Unternehmer, Angestellte, Arbeiter und Beamte mit dabei. Das Hobby Modelleisenbahn verbindet eben. Die Vielfalt der Mitglieder garantiert aber auch, daß die wöchentlichen Vereinsabende nie langweilig oder zur Routine werden. Auch sorgen regelmäßige Ausstellungen im schwäbischen Raum, jährliche Feste wie das Weihnachtsfest oder das Grillfest und die damit verbundenen Arbeiten immer für Abwechslung. Kurz – die sonst den Deutschen gerne nachgesagte Vereinsmeierei findet im HMBC nicht statt. Zu Ausstellungen werden die Bauarbeiten an der Vereinsanlage zu einem sinnvollen Zwischenstopp gebracht; ansonsten schreitet der Aus- und Weiterbau der Anlage ständig voran. Deshalb kann eine Beschreibung der Anlage nur immer als zeitliches Schlaglicht gesehen werden.

Im Moment handelt es sich um eine Anlage von etwa 8 m Länge und 1,5 m Breite. Es existieren zwei Ebenen, die ausgestaltete obere Ebene und darunter der Schatten-







**Bilder 12 bis 16:** Details in Mengen! Davon lebt diese große H0-Anlage. Dies sollen die Aufnahmen unterstreichen. Eine Fabrik mit Eisenbahnan-schluß sowie ein Steinbruch mit Ladegleis schaffen Rangier- und Gestaltungsmöglichkeiten. Besonders bei solchen Industrieanlagen läßt sich gekonnt der verdreckte und abgewirtschaftete Eindruck der Gebäude widerspiegeln. Auch die von Schnelltriebwagen umkreiste Stadt steckt voller netter Details, wie z.B. der Renovierung eines alten Mietshauses. Rechts unten eine Autowerkstatt und gleich nebenan ein Kohlenplatz. Die letzte Aufnahme zeigt eine gelungene "Eckgestaltung".

**Abb.: H. Scholz;  
Pläne: HMBC**

bahnhof, beide durch zwei zweigleisige Auf- und Abfahrtsspiralen verbunden. Die Planung einer Erweiterung zur L-Form ist schon in vollem Gange, und bereits heute wird dabei ein eventueller Ausbau auf U-Form berücksichtigt, auch wenn dies noch in weiter Ferne liegt.

Wichtig bei der jetzigen Erweiterung erschienen zunächst eine etwa 60%ige Verlängerung der Paradestrecke und die Möglichkeit, im Landschaftsbau weitere Einzelthemen unterbringen zu können.

35 Lokomotiven, 52 Personenwagen, 80 Güterwagen und vier Triebwagen bilden derzeit das rollende Material. Darin sind zwei Güterganzzüge, zwei Personenzüge, ein TEE, vier Schnellzüge, ein InterCity und eine Rheingold-Garnitur enthalten. Noch mehr über die Anlage sagen weitere Zahlen aus: 48 Weichen, 40 Signale, 128 Lämpchen und 400 (!) Bäume.

Damit sind wir bei der wichtigsten Aussage über die Vereinsanlage des HMBC: Der absolute Schwerpunkt liegt auf dem Detailreichtum. Die Kombination, die sinnvolle

Einbindung von käuflichen Extras wie Raucherzeugern (in Fabrikschornsteinen), einem Schweißplatz im Bw oder einer H0e-Werksbahn auf der einen Seite und die Abänderung gekaufter Gebäude und völliger Selbstbau von Details (Signalbrücke, Zäunen etc.) andererseits ergeben zusammen den Charakter dieser Anlage. Von diversen Baustellen über Biergarten, Steinbruch, Schrottplatz, Unfallszene bis hin zum Abfanggitter für Geröll am Burgberg – Details, jede Menge Details.

### Mit Faller-Car-System

In diese Richtung weist auch die neueste Errungenschaft: Ende 1995 wurde das Faller-Car-System in die Anlage integriert. Wie die Publikumsreaktionen auf der letzten Ausstellung gezeigt haben, ein voller Erfolg! Aber auch für den Hersteller nicht ganz uninteressant. Zum ersten Mal wurde das Car-System in eine schon bestehende große Vereinsanlage eingebaut. Zum ersten Mal wurde der Führungsdraht in einer



klassischen, aus Gips und Farbe aufgebauten Fahrbahn verlegt. Anders als bei den ausschnitthaften Vorführmodellen von Herstellern und Handel, auf denen die Fahrzeuge auf glatten Pappfahrbahnen ohne Hindernisse fahren können. Die Fahrzeuge müssen mit Fahrbahnnunebenheiten fertig werden, Steigungen überwinden, in den Steigungen Kurven nehmen, an geparkten Fahrzeugen vorbeilenken und über Bahnübergänge holpern.

Die stundenlangen Betriebszeiten auf einer Ausstellung stellen hohe Anforderungen an Akkus, Motoren und die Lenk- und Antriebsteile. Die Summe der Erfahrungen ergibt folgendes Bild: Das System ist flexibel genug, um nachträglich eingebaut zu werden. Die Fahrzeuge sind auch über längere Betriebszeiten betriebssicher. Wünschenswert wären höhere Akkukapazitäten und weniger empfindliche Lenkgestänge. Wir möchten es nicht versäumen, uns an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit der Firma Faller mit uns zu bedanken. Lassen Sie sich jetzt von den Fotos weiterführen! Bilder sagen bekanntlich mehr als tausend Worte, besonders wenn es um unser wichtigstes Anliegen geht – Details.

**HMBC**







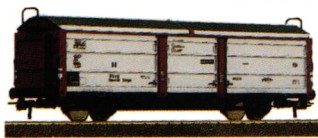
# DURCH EINEN NEUEN

Aufputz wurde ein „Aschenbrödel“ zwar nicht gleich zur Prinzessin,

# ABER IMMERHIN ZU



einer attraktiven Lok! Die sechsachsige Güterzuglok Rh 1110 erhielt bei den ÖBB eine Generalüberholung und dabei auch gleich neue Stirnfronten und einen poppigen



Anstrich verpaßt. Klar, daß Roco da nicht zurückstehen

kann und mit der 1110 018-7 (Art.-Nr. 43760) das erste Modell im neuen Look präsentiert – technisch mit Decoder-Schnittstelle, sechs angetriebenen Achsen und dem bekannt zugkräftigen Motor ebenso auf dem letzten Stand wie das Outfit der 1110. Neues zeigt sich auch bei den Güterwagen. Epoche-III- und-IV-

Bahner können Ihre Fahrzeugpalette ab sofort durch den



Tragwagen Lbgjs<sup>598</sup> mit fünf Efr<sup>401</sup>-Behältern (Art.-Nr. 46538, Ep. M) oder dem Schiebewand-Schiebedachwagen Tbis (Art.-Nr. 46640, Ep. III) „aufmöbeln“.

A: ROCO MODELLSPIELWAREN  
Ges.m.b.H. & Co. KG  
A-5033 Salzburg  
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN  
GmbH  
CH-9445 Rebstein  
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN  
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.  
Handels-KG, D-83395 Freilassing  
Georg-Wrede-Straße 49

