DM 12,90 / sfr 12,90 / S 97,- / hfl 16,- / lfr 277,- / Lit 17 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Januar
1/1999

Bahn-Winter Auf frostiger Motiv-Pirsch

Ellok-Geschichte Die Baureihe E 77

Neue Modelle V 188 und Baureihe 41

Vorbild & Modell Kohlenstaubloks

4 390753 912900 01

Inhalt

Vorbild

Kohlenstaub im Tender 6
Geschichte der Kohlenstaubfeuerung, Vorbild und Modell

Ellok-Power im hohen Norden 16
Die Erzbahn Kiruna – Narvik in Skandinavien

Elektrisch nach Berchtesgaden 20
Meilensteine der Ellok-Entwicklung und deren Modelle

Fotomotiv Bahn-Winter 26
Auf eisiger Pirsch

Auflagenstarker Leichter 30
Fahrzeug-Porträt: Regio-Shuttle, Vorbild und Bemo-Modell

Dicker Doppel-Diesel 36
Das H0-Modell der V 188 von Märklin und sein Vorbild

Eine aus dem Wechmann-Plan 38
Ellok-Geschichte: Die Baureihe E 77

Bahnstadt der Zukunft 44
Teil 2: Bauprojekte vom Nord- bis zum Südkreuz Berlins

Modell

Kein alltäglicher Blick 64
Anlagenerweiterung zum »10jährigen« des HMBC

Seidenstickers Dioramenschätze
»Vergangene Kleinbahnzeit ...« 70

Bw Rietlingen 74
Teil 3: Der Rietlinger Kohlenbunker

Nicht von Pappe 76
Selbstbau einer Henschel-Dampfschneeschleuder in 1:32

Weihnachtsanlage mit Spitzkehrenbahnhof, Teil 11
Im lauschigen Forst 78

Der lange Weg zur »Endgültigen«: Oberguding, Teil 9
Badetag! 80

Ooooans, ... Zwoaa, ... Gsuffa! 84
H0-Diorama nach dem Münchner Oktoberfest

Das EJ-Firmenporträt: **Fleischmann** 86

Das Original: Fleischmanns BR 41 in H0 88

Güterwagenladungen selbstgebastelt
Leer ist langweilig 90

Digi-Tips: Der Uhlenbrock-Decoder DGR 755 94

Chatham '98: **Whitecomb** 96

Roco präsentiert erste ÖBB-Kunstlok 98

EJ-Modellbauwettbewerbe 99
Auswertung des 5. WB, Aufruf zum 7. WB

Rubriken

Unsere Neuheitenschau 3
Bahn-Notizen 48
Schaufenster der Neuheiten 56
Auto-Neuheiten 63
Modellbahn-Notizen 63
Mini-Markt 102
Neue Bücher und CD-ROMs 126
Fachhändler-Adressen 120
Impressum 122
Bahn-Post 127
Sonderfahrten und Veranstaltungen 128
Typenblatt: BR 97[1], bayer. PtzL 3/4 129

Editorial

Die Würfel sind gefallen, in vielerlei Hinsicht. Wir freuen uns, Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, mit dem vorliegenden Eisenbahn-Journal 1/1999 ein zwar nicht völlig neues, aber ein frisch „renoviertes", buchrückengebundenes und im Umfang stärkeres Monatsjournal anbieten zu können – und das zum alten Preis.

Die Entscheidung für das neue Titelbild haben wir uns nicht einfach gemacht. Sie als Leser konnten mit entscheiden und haben entschieden. Für Ihre Einsendungen möchten wir uns auf diesem Wege ganz herzlich bedanken. Von allen vier angebotenen Farbentwürfen lag am Ende die Variante „B" eine Nasenlänge vorn. Gewonnen jedoch hat keiner dieser Vorschläge. Die überwiegende Mehrheit der Leserschaft befand vielmehr, daß auf keinen Fall unser altes, großes Titelbild aufgeben werden sollte! Diesem Votum Rechnung tragend, haben wir aus unserem alten Titelbild, der Tendenz aus Version „B" sowie einigen modernen Gestaltungselementen unser neues Titelbild kreiert. Wir hoffen, daß Sie davon genauso begeistert sind wie alle, die daran mitgewirkt haben und die wir vorab befragt haben.

Auch war die Reaktion bezüglich unserer Lokomotiv-Typenblattzeichnungen überwältigend. Die überwiegende Mehrheit aller Leser möchte auf das Typenblatt keinesfalls verzichten. Da jedoch auch eine nicht unbeträchtliche Zahl gern auf die Typenblätter verzichtet hätte, haben wir uns entschieden, pro Eisenbahn-Journal eine Lokomotivzeichnung mit Ihren Wunschlokomotiven zu veröffentlichen. Diese wird nun am Ende jeder Eisenbahn-Journal-Ausgabe plaziert und in altbewährter Form Ihre Sammlung ergänzen.

Somit bleibt uns nur, Ihnen viel Freude mit dem „neuen" Eisenbahn-Journal zu wünschen – sicher entdecken Sie auch noch die anderen positiven Veränderungen. Beispielsweise finden Sie einzelne Beiträge aus dem Inhaltsverzeichnis jetzt leichter als früher – warum? Versuchen Sie es doch einfach einmal!

Allen Gewinnern unseres Titelbild-Gewinnspiels einen herzlichen Glückwunsch, die Auflösung des Gewinnspiels und die Namen der Preisträger finden Sie auf Seite 123.

Für das bevorstehende Weihnachtsfest wünschen wir Ihnen viele besinnliche Stunden, nicht nur mit unserem liebgewonnenen Hobby. Für das letzte Jahr des alten Jahrhunderts wünschen wir Ihnen alles, was man braucht, um durch diese nicht ganz einfache Zeit zu kommen.

Ingo Neidhardt

Titelbild: **Mit Volldampf ins neue Jahr und durch den Winter heißt es nicht nur auf der gerade rekonstruierten Strecke von Freital-Hainsberg nach Kipsdorf, wo am 22. Dezember 1996 099 727 bei Buschmühle unterwegs ist, sondern auch in unserem Bahnwinter-Beitrag auf Seite 26, hier jedoch in allen Traktionsarten.** *Abb.: Armin Richthammer*

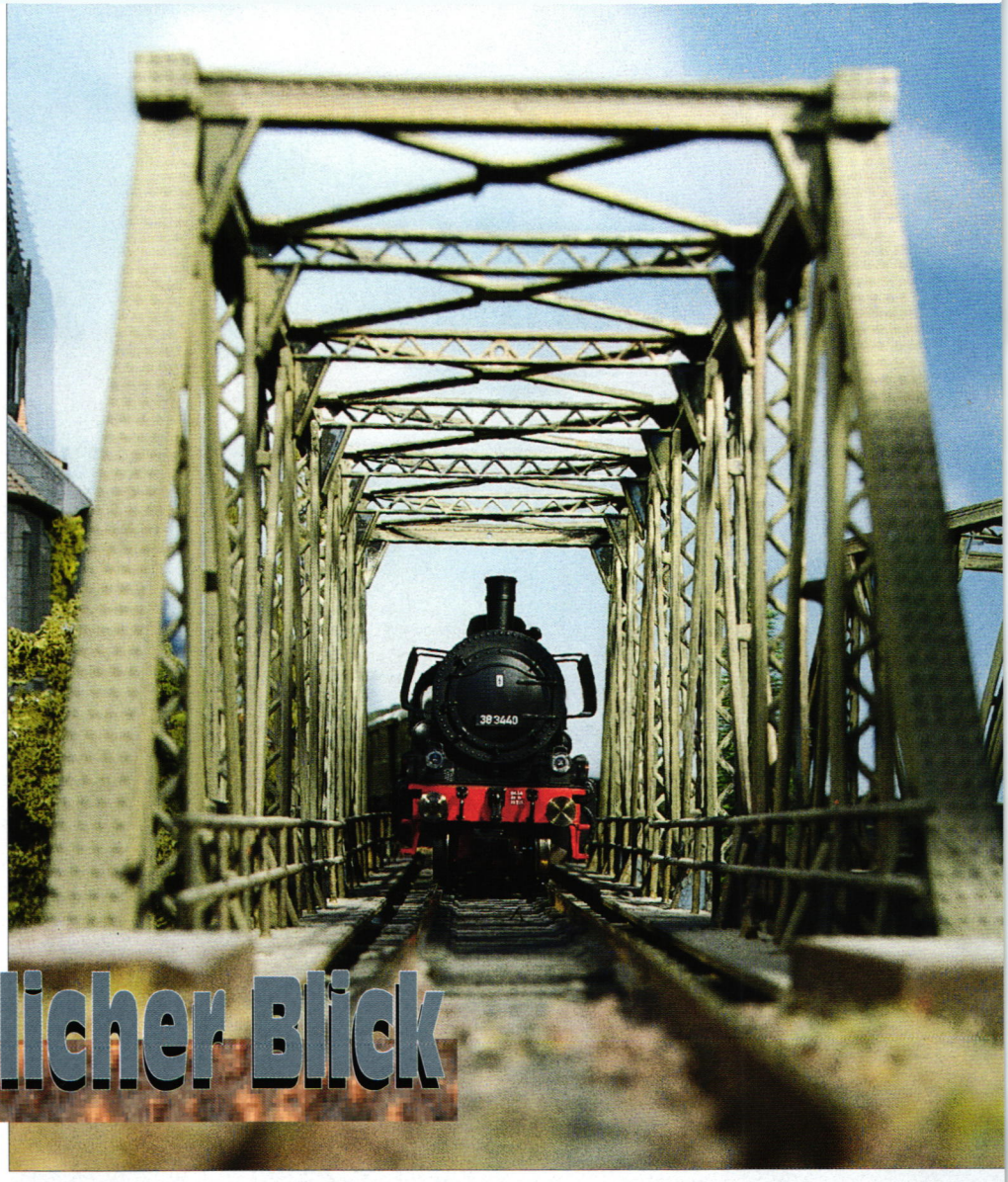
Ein Streckenabschnitt von der Rückseite der Anlage her betrachtet. Auch der Besuch im Bw (unteres Motiv) ist von diesem Punkt aus nicht immer zu erleben.

Zur Jubiläumsausstellung erweiterten wir unsere Clubanlage um ca. 70% auf eine Gesamtlänge von 14 m. Dabei wurde die Landschaftsgestaltung sehr groß geschrieben, 1000 Bäume „gepflanzt". Während der Montage zur Ausstellung verlockten außergewöhnliche Detailansichten zur fotografischen Dokumentation. Nur die Tatsache, daß die Anlage wie ein Puzzle in einzelne Module zerlegt war, ermöglichte uns diese Aufnahmen.

Um Ihnen einen Gesamteindruck der Anlage besser vermitteln zu können, lade ich Sie jetzt zu einer Rundreise durch unsere Miniaturwelt ein!

... Wir erwarten auf Bahnsteig 1 des fünfgleisigen Hauptbahnhofes auf die Bereitstellung unseres Personenzuges. Dabei können wir das Umladen zahlreicher Kabeltrommeln von einem Flachbordgüterwagen auf einen Lkw beobachten. Der Portalkran erledigt diese Arbeit rasch. Etwas entfernt wird eine 39er-Dampflokomotive bekohlt. Man hört das Pfeifen und Zischen der im Bw wartenden oder rangierenden Loks. Ein in diesem Moment einfahrender Schnellzug, nimmt uns kurzzeitig die Sicht auf das Dampfloko-

Vorsicht, Fotograf! Die Gitterbrücke beginnt zu ächzen, und der Personenzug rollt über das Bauwerk hinweg. Dieses Motiv ist so nur im zerlegten Zustand der Clubanlage zu sehen, und selbst die Erbauer staunten beim Blick durch die Kamera.



Im Eisenbahn-Journal 2/1997 wurde bereits über unsere Anlage berichtet. Die damals beschriebenen Zukunftsvisionen, sprich der Ausbau der Anlage zur U-Form, wurden schnell Realität. Der Anlaß dazu war das 10jährige Bestehen des HMBC.

Kein alltäglicher Blick

motiv-Bw. Er kommt kurz vor der mit Flügelsignalen bestückten Signalbrücke zum Stehen. Endlich fährt auch unser Zug aus Umbauwagen und einer Dampflok der Baureihe 38 ein.

Wir besteigen den Waggon und ergattern noch einen Fensterplatz. Hektisches Treiben herrscht auf dem Entladegleis des Postamtes. Gegenüber werden fabrikneue Traktoren entladen. Dahinter sieht man das Eingangsportal der „Farben OHG". Jetzt ertönt das Abfahrtssignal des Aufsichtsbeamten. Fauchend setzt sich unser Zug in Bewegung.

Direkt an der Gitterbrücke befindet sich diese Baustelle, ansonsten ist mitten in der Anlage und für den Betrachter dieser Spaziergang nicht möglich.

Hektisches Treiben auf der Ladestraße. Kabeltrommeln werden mit einem Portalkran entladen. In unmittelbarer Nähe verläuft die Trennstelle zwischen den Anlagenteilen, wo während des Aufbaus die Kamera stand.

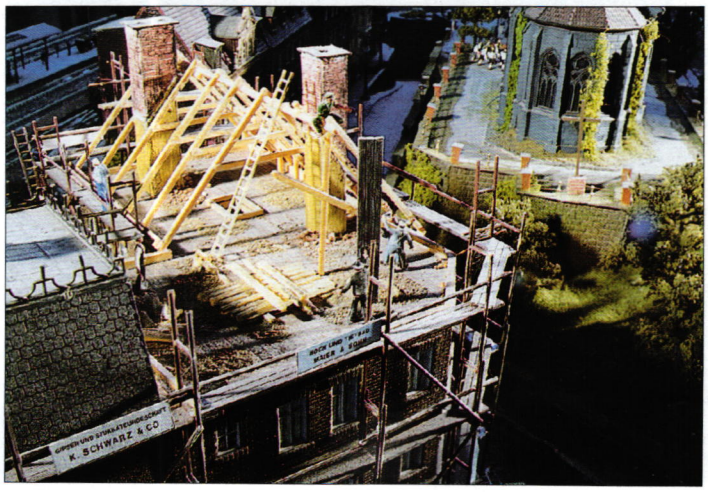
Auf dem neuen Anlagenteil ist diese romantische Schlucht zu finden. Die Schmalspurstrecke windet sich rechts am Flußufer entlang und wird durch Tunnelstrecken zum Endbahnhof nach Waldbronn geführt.

Wir fahren vorbei am Postamt, am Autoschrottplatz und gelangen auf die freie Strecke. Zunehmend gewinnt der Zug an Geschwindigkeit. Ein Gutshof, auf dessen Wiesen Kühe weiden, huscht an uns vorbei. In der Ferne sieht man herrliche Weinberge und Obstgärten. Plötzlich vernehmen wir ein lautes Geräusch. Wir überqueren auf einer Stahlbrücke ein Tal, durch das sich ein Fluß schlängelt. Am Ufer des Flusses erkennt man die Gleise einer Schmalspurbahn. Das laute Geräusch ist gerade verstummt, da passieren wir das Einfahrtsignal unseres ersten Zielbahnhofes. Der Zug wird langsamer und kommt schließlich zum Stehen.

Der Insel-Bahnhof ist zugleich ein Umsteigepunkt zur Schmalspurbahn. Sie führt auf einen Berg. Mönche erbauten dort ein Kloster. Da müssen wir hin! Die Weiterfahrt erwarten wir in einem „Schweineschnäuzchen". Nach geraumer Zeit setzt sich der Triebwagen in Bewegung. In einem Bogen gewinnen wir so viel an Höhe, daß wir die Regelspurgleise überqueren können. Kurz vor einer Brücke wird die Fahrt stark verlangsamt. Grund: Ein Erdrutsch muß beseitigt werden. Anschließend gelangen wir in einen langen Tunnel. Wir durchfahren den Klosterberg. Kurz nach dem Verlassen des Tunnels erscheint das Einfahrtsignal des Endbahnhofes. Wir entsteigen dem Zug und schließen uns einer Wallfahrergruppe an. Auf Schusters Rappen gelangen wir endlich zum Kloster. Ehrfürchtig betreten wir den Klosterhof.

Brauereiwagen, von Pferden gezogen, werden beladen, Fässer gestapelt und Bierproben genommen. Wir können uns auf eine frische Maß Bier, Radi, Wurstsalat, Weißwürstl, Leberkäs, ofenfrische Bre-

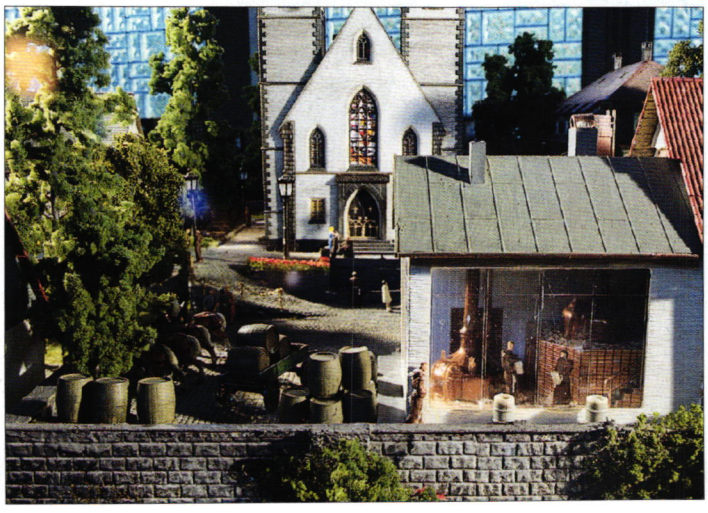
In Waldbronn endet die Fahrt, und der Schmalspurzug erwartet die Reisenden. Gemächlich geht es dann hinauf zum Klosterberg. Die Jubiläumsausstellung gab auch hier die Gelegenheit, den Bahnhof aus einer sonst versperrten Perspektive zu fotografieren. Unten noch ein Detail aus der Großstadt.

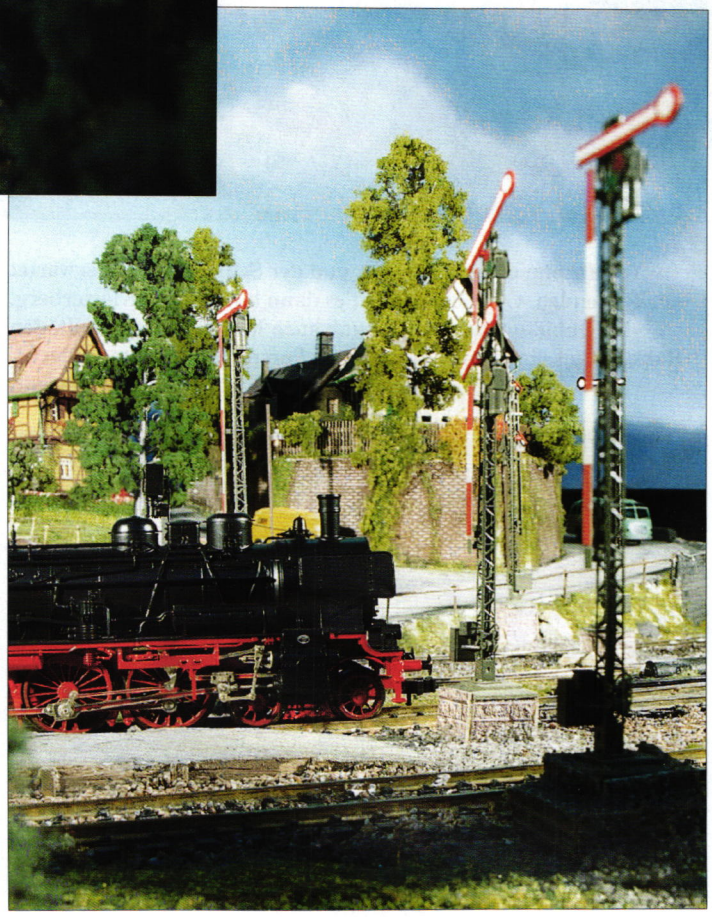


Hoch oben thront majestätisch das Kloster mit den Stallungen und der Brauerei. Gekonnt ist das Leben der Mönche in kleinen Szenen nachgebildet worden; soeben kommt das Fuhrwerk von der Auslieferung zurück.

zen oder eine Schweinshaxe freuen. Zuerst lädt uns die zweitürmige Klosterkirche zur Besichtigung, vielleicht auch zu einem Moment der Andacht ein. Der Choralgesang der Mönche unterstreicht die Ausstrahlung des heiligen Ortes. Das

Das Schweineschnäuzchen hat den Endbahnhof der Schmalspurstrecke erreicht. Einige durstige Kehlen werden straffen Schrittes zum Biergarten eilen und mit dem Dampfzug zurückkehren. Einige Stunden früher verabschieden wir uns aus Waldbronn und werden mit einer 39er und dem Eilzug zur Stadt zurückfahren. Vorher kommt noch die P 8 mit einem Güterzug durch den Landbahnhof.
Alle Abb.: H. Scholz

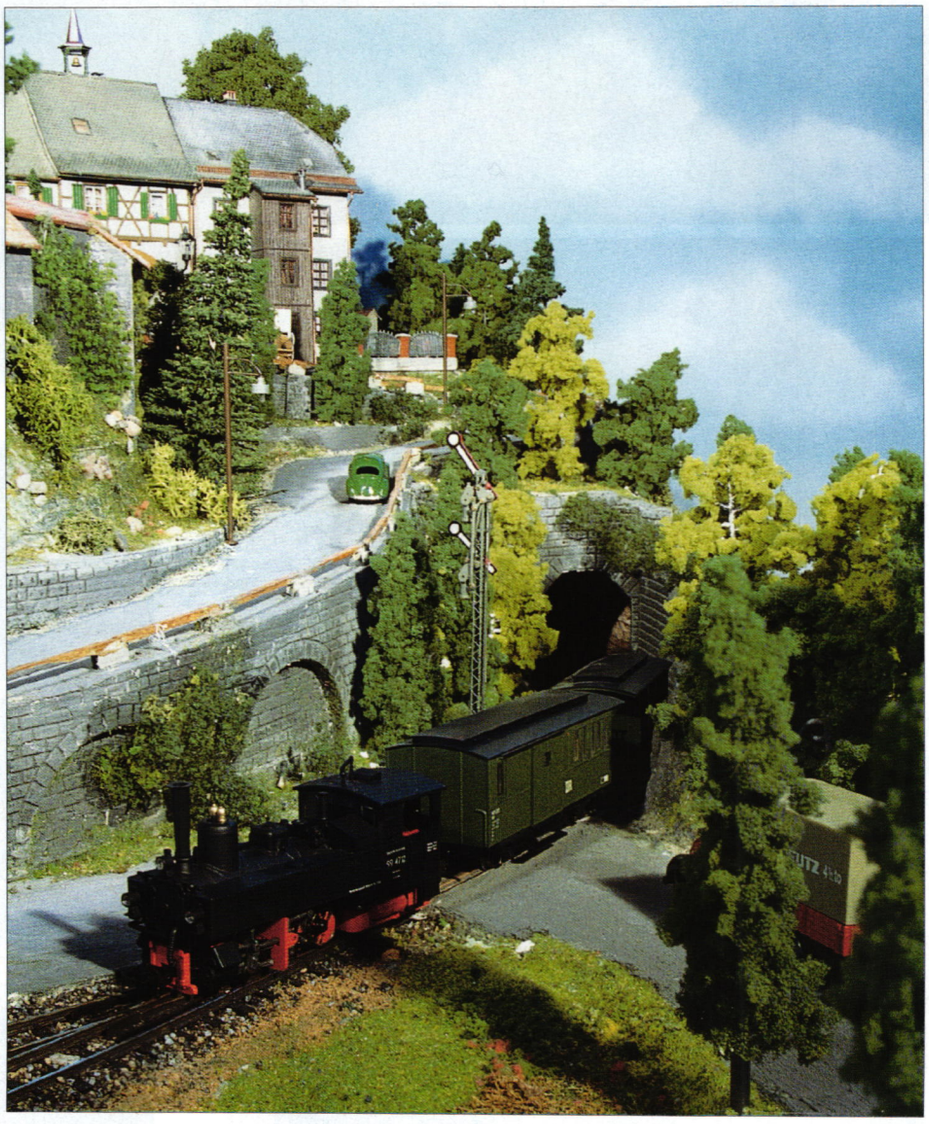




Dampfzüglein bringt uns sicher zum Dorfbahnhof zurück. Ein Eilzug wird uns die Rückreise ermöglichen.

Wir überqueren wieder das Flußtal, kommen an dem großen Gutshof vorbei und erblicken anschließend einen Berg, auf dessen Rücken eine Burg steht. Nach der Tunnelausfahrt erscheint zu unserer Linken die Stadt. Die Fahrt geht an der Kirche vorbei, am Kirchplatz hat sich eine Hochzeitsgesellschaft eingefunden. Eine Musikkapelle untermalt mit heiteren Klängen den Freudentag. Nach einer Häuserzeile ist das Betriebswerk, ausgestattet mit einer Drehscheibe und einer Schiebebühne, noch einmal zu sehen. Auf der rechten Seite schuftet eine kleine Werkslok. Sie schiebt Lorenkippwagen ins Werksgelände.

Schlagartig wird es dunkel. Wir sind wieder in einem Tunnel. Auf dem Berg über uns befindet sich der Gasthof „Zur Eisenbahn" mit einer herrlichen Sonnenterrasse. Die interessante Aussicht auf das Bw lädt zum Verweilen ein – leider nicht möglich, wir fahren weiter. Gleich nebenan, hinter einem kleinen See, ist das Erholungsheim für gestreßte Modelleisenbahner.

In einem Bogen fährt unser von einer 39er gezogener Eilzug, vorbei an einer Kohlenhandlung mit Gleisanschluß und Tanklager, in den Ausgangsbahnhof ein.

Manfred Federle