

Eisenbahn JOURNAL September 2004

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

September
9/2004

Eisenbahn JOURNAL



Loks aus Kassel:

Henschel, Adtranz, Bombardier

Anlagen-Porträt:

Frankreich zur Dampflokzeit

Anlagen-Planung:

Mit Dampf zum Rennsteig

Ostbahn:

Reise in die Vergangenheit



Dampflokzeit

„Wie alt“, so fragte jüngst einer der Diskutanten in einem der diversen Internetforen, „wie alt sind eigentlich die Redakteure von Eisenbahnzeitschriften?“ Nach einigen Überlegungen kam der Mann zu dem Schluss, dass alle eigentlich ziemlich alt sein müssten, da bevorzugt über die sogenannte Epoche III berichtet werde, also die 50er und 60er Jahre. Denn, so sein messerscharfer Schluss, man interessiere sich ja nur für diejenige Bahn, die man selbst erlebt habe. Der Gipfel jedoch seien die Redakteure des Eisenbahn-Journals. Denn dort ende die Bahn 1970. Punkt.

Mal abgesehen davon, dass so ziemlich jedes EJ diese Behauptung widerlegt: Die Pensionsgrenze gilt auch für Redakteure. Und von der sind wir vom Journal alle noch eine ganze Weile entfernt. So weit entfernt, dass der Gedanke an unsere dereinstigen Renten vor allem graue Haare provoziert.

Nein. Das Alter des Einzelnen hat wenig mit der von ihm bevorzugten Epoche zu tun. Sonst wäre heute beige/türkis und verkehrsrot auf allen Modellbahnen Pflicht. Schwarz, blau, grün und rot – das klassische Farbenquartett der DB – wiese auf Spieler um die 50 hin. Die 60- bis 70-jährigen vergnügten sich mit Flakwagen und Flüchtlingszügen, nur die Jahrgänge 1925 und davor wären für die goldene Dampflok-Epoche II zu begeistern. Und die farbenfrohe Länderbahnzeit? Sie wäre praktisch auf Pflegeheime beschränkt.

Doch was, wenn sich ein 70-jähriger für die aktuelle Bahn begeistert? Oder ein Mittzwanziger sein Herz an ebendiese Jahre des 20. Jahrhunderts verliert? Unwahrscheinlich? Keineswegs! Anlagenbeispiele dafür waren mehrfach im EJ zu sehen. Und was zieht Jung und Alt gleichermaßen zu Bahnhofsfest und Museumsbahn? Nicht der „cleane“ Regio-Swinger, -Shuttle oder -Sprinter am Hauptgleis. Die qualmende Dampflok daneben ist es, dazu die Plattform- oder Umbauwagen dahinter, ihre Geräusche, ihr Geruch, ihre Gemütlichkeit. Die ganze Gute-alte-Zeit-Atmosphäre eben, die ein solches „Züglein“ auszustrahlen vermag, möge die Wagengarnitur auch noch so zusammengewürfelt und „unvorbildgerecht“, mag die Lok auch „nur“ eine der Dutzenden übrig gebliebenen Reko-52ern sein. Mühe- und liebevoll gepflegt von ihrem Verein repräsentieren Lok und Wagen „Eisenbahn“ schlechthin. Was immer sich auch der einzelne Betrachter genau unter diesem Begriff vorstellen mag: Die Schnittmenge des großen Interessengebietes, der gemeinsame Nenner der meisten Eisenbahnfreunde und -betrachter, der Kern des Hobbys, ist nicht der ICE, so faszinierend er auch sein mag. Es ist der langsame, laute, enge, unbequeme, stinkende, rußige, zugige, mufflige – aber pünktliche und allgegenwärtige – Dampfzug.

Genau das wollen die meisten Modellbahner auf ihren Anlagen darstellen, diese vergangene und verklarte Zeit nachempfinden. Darum bauen sie nicht den Bahnbetrieb nach, den sie jetzt und vor der Haustüre (oder etwas weiter weg) studieren könnten. Darum bauen sie Landschaften und Szenen nach, die nur noch in der Erinnerung existieren, die sie womöglich nur von Fotos kennen, die es vielleicht nie gegeben hat.

Einer, der es meisterhaft verstand, als Autor und Fotograf von der alten Bahn zu erzählen, Träume und Sehnsüchte zu wecken und wieder zu befriedigen, ist am 5. Juni dieses Jahres gestorben: Karl-Ernst Maedel. Sein Bildband „Die Dampflokzeit“ war es, der in mir als Elf- oder Zwölfjährigem zu Anfang der 70er Jahre die seit Kleinkindtagen vorhandene Liebe zur Dampflok wiedererweckte – eine Flamme, die nie mehr verlosch.

CHRISTOPH KUTTER



Titelbild: Bereits bei Müncheberg in der Mark zeigt sich der besondere Reiz, der noch heute die einst bedeutsame Magistrale zwischen Berlin und den preußischen Ostprovinzen ausmacht. Noch umgibt die Ostbahn großenteils unverfälschtes Ambiente, das zu einer Reise in die Vergangenheit einlädt. **Fahren Sie mit ab Seite 10!**

FOTO: KOSCHINSKI

Vorbild

Foto-Galerie	
An der Rhein-Schiene	6
Strecken-Historie	
Legendäre Ostbahn	10
Privatbahn aktuell	
New Look bei PE Cargo	22
DR-Historie	
Mit Dieselpower zum Rennsteig	24
Ellok-Porträt	
Die Elektro-Verschieber 1061/1161	32
Regionalverkehr	
Regio-Tram für Kassel	36
Fahrzeug-Industrie	
Loks aus Kassel	38

BITTE MITMACHEN!

Dieser Ausgabe liegt ein kleiner Fragebogen bei (wenn nicht: bitte unter 0 81 41 / 534 81 34 anfordern), mit dem wir uns ein Bild von Ihnen, den Eisenbahn-Journal-Lesern, Ihren Erwartungen und Ihren Wünschen machen wollen. Ein paar Minuten Zeitaufwand, die sich lohnen: Sie haben die Chance, mit Ihrer Meinung die Inhalte und das Aussehen des Eisenbahn-Journals mitzubestimmen, und können außerdem einen der vielen attraktiven Preise gewinnen. Vielen Dank für Ihre Mitwirkung!

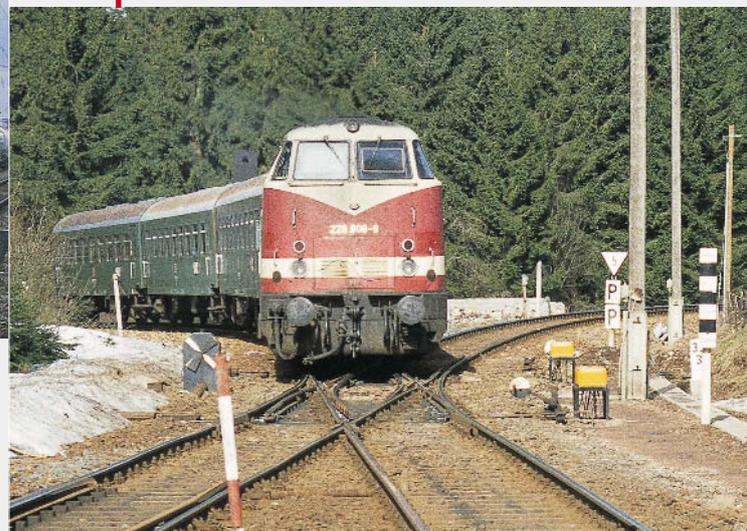


New Look bei PE Cargo:

Das „Wummen-Revival“ ist vorbei – auch die Prignitzer Eisenbahn setzt verstärkt auf Elektrotraktion. **Privatbahn aktuell • ab Seite 22**

Mit Dieselpower zum Rennsteig:

Beim Stichwort Rennsteig denken viele Eisenbahnfreunde auch zum Jahrhundertjubiläum dieser Steilstrecke nur an die Dampftraktion. Doch mehr als 25 Jahre leisteten dort auch Dieselloks Schwerstarbeit. **DR-Historie • ab Seite 24**



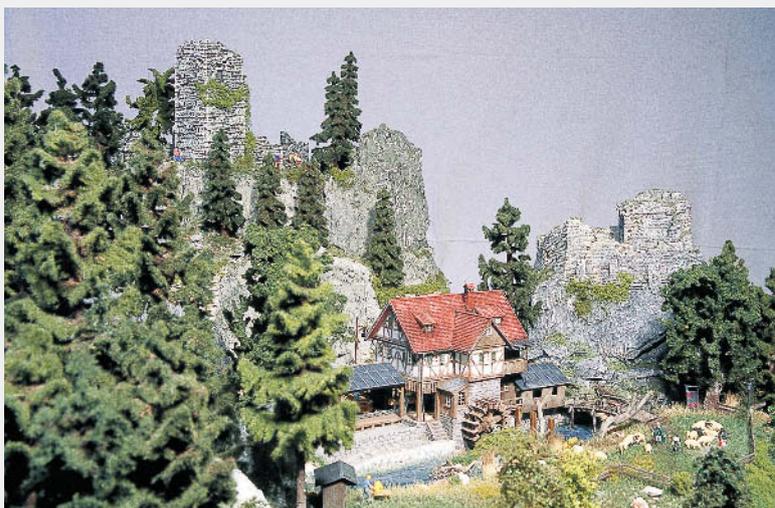
Modell

Rocos Modell der ÖBB-Reihe 1161 Alpin-Klassiker	59
Anlagenporträt H0 Noch mehr Landschaft	60
Anlagenporträt 0 Der Bahnhof von Magnières	66
8. Modellbauwettbewerb, Folge 5 Bahnhof mit Museum	70
Anlagenplanung Ilmenau–Schleusingen vor 100 Jahren	76
Anlagenporträt H0 Irgendwo in DB-Land	82
Fahrzeug-Umbau Paradepferd in 1:24	86
Gebäudebau Im Herzen der Dörfer, Teil 1	90
Serie: Anlagenbau in Z, Folge 4 Tunnels, Landschaft, Kleinigkeiten	94

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	46
Modell-Neuheiten	52
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Bücher, Videos etc.	104
Mini-Markt	106
Auktionen • Börsen • Märkte	113
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:
DR. KNOBLAUCH, HALUSA, GEBELE, SCHOLZ



Gnadenlos romantisch:

Berge, Burgen, Wassermühlen, um- und durchschlingelt von einer idyllischen Nebenbahn. Karl Gebele weiß in Szene zu setzen, wovon andere nur träumen. • ab Seite 60

Nicht von der Stange:

Gartenbahnloks sind robust, aber einfach detailliert. Wirklich? Geschickte Bastler können auch aus Loks im G-Format wahre Schmuckstücke schaffen.

- Ein Beispiel ab Seite 86



BILDER VON GERHARD BANK

AN DER RHEIN- SCHIENE



„Warum ist es am Rhein so schön ...?“ Eine Antwort – von vielen möglichen – auf die Frage aus dem bekannten Lied gibt auch in Zeiten des modernen Eisenbahnbetriebs ein Foto-Exkurs an die **linke und rechte Rheinstraße**. Selten gab es mehr Vielfalt an Loktypen und Zügen, die zudem den Reiz bieten, das heutige „Gesicht“ der Bahn im fast schon klassischen Ambiente der malerisch zwischen Flusslauf, Ortschaften und angrenzenden Höhenzügen eingebetteten Bahnlinien motivisch in Szene zu setzen.



Altehrwürdige Bauwerke im Rheintal sind stumme Zeugen der Eisenbahnhistorie. So sahen der Mäuseturm und die Ruine Ehrenfels oberhalb der rechten Rheinstrecke schon viele Baureihen kommen und gehen. Links- wie rechtsrheinisch sind derzeit sowohl ältere

Semester wie die 143 mit Regionalzügen (GROSSES BILD) oder die 151er vor schweren Güterzügen (OBEN; Trechtlingshausen) anzutreffen als auch modernste Elloks wie die 189 (MITTE; Rüdesheim) oder 145 (UNTEN; Oberwesel).

Zeitenwandel und Zeitgeist

gehen an der Rheinschiene eine besonders harmonische Verbindung ein. Ist das Motiv mit der aus dem linksrheinischen Banktunnel ausfahrenden 101 im „Makrolon“-Werbe-

Look nicht ein augenfälliger Beweis? Oder die unterhalb der rechtsrheinischen Marksburg aufgenommene Hoyer-185, eine farbenfrohe Vertreterin aus der

der Riege der Privatbahnen? Fast schon zeitlos wirkt dagegen die gegenüber von Bacharach auf der rechten Rheinstrecke abgepasste 150 mit Güterzug.





IM GLEISWECHSELBETRIEB

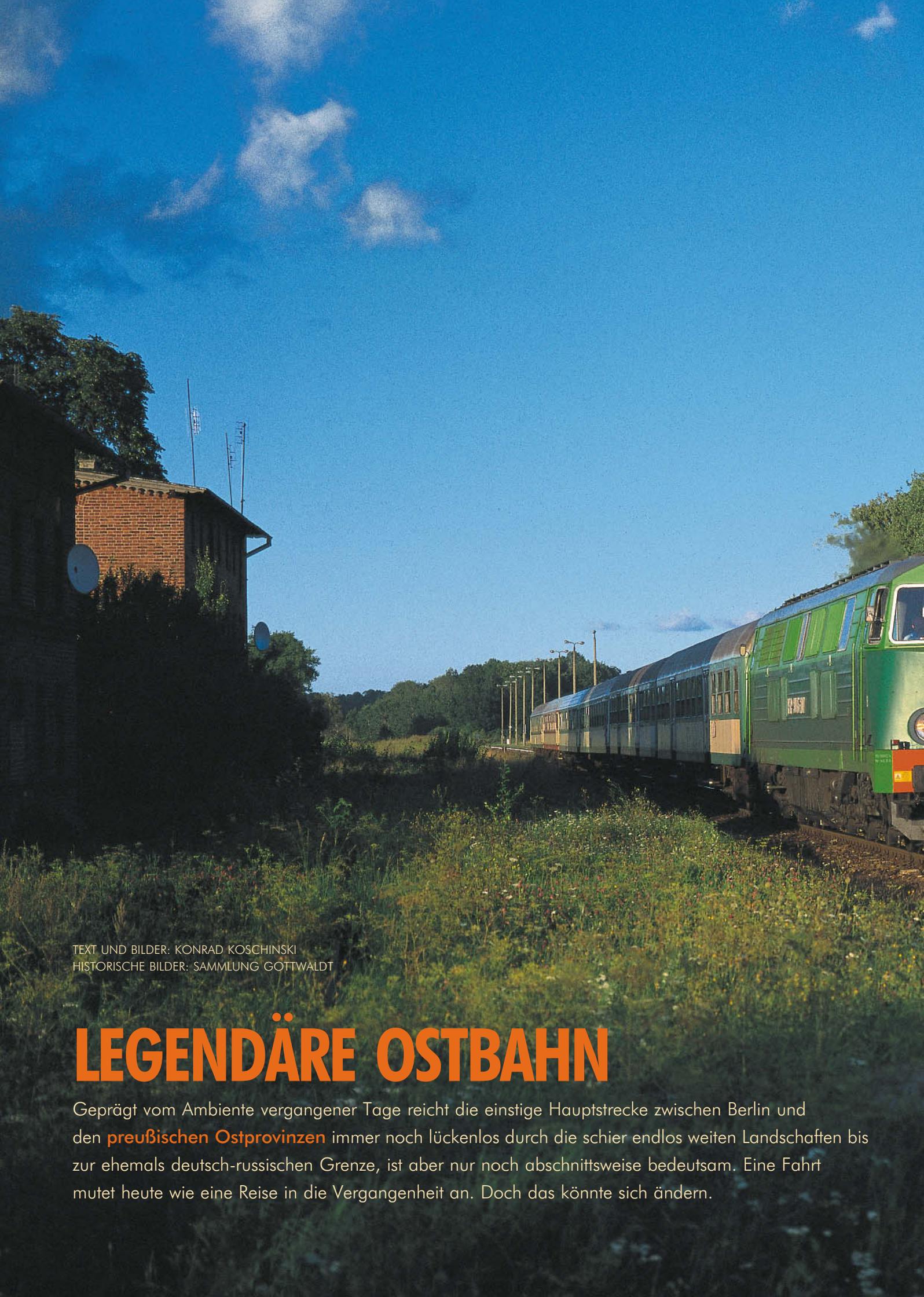
passiert eine 185 mit Güterzug auf der linken Rheinseite den markanten Ochsenturm in Oberwesel.



FERN IHRER HEIMAT

macht die „Taurus“-Lok der ÖBB-Reihe 1116 mit einem Eurocity auch vor der malerischen Kulisse in Bacharach eine gute Figur.

Was entlang der Mittelrheinachse schon vor Jahren galt, ist auch heute noch immer so: Links die schnelle Intercity-Magistrale Mainz–Koblenz–Köln, rechts die gemächlichere Trasse, die nach wie vor den Hauptanteil des Güterverkehrs auf der Rheinschiene trägt – Ausnahmen oder baustellenbedingte Umleitungen bestätigen natürlich auch hier die Regel. Und parallel zum dichten Zugbetrieb beider Bahnstrecken gleiten Ausflugsdampfer oder schwer beladene Lastschiffe auf dem mitunter majestätisch anmutenden Strom dahin – Rhein-Klassik eben.



TEXT UND BILDER: KONRAD KOSCHINSKI
HISTORISCHE BILDER: SAMMLUNG GOTTWALDT

LEGENDÄRE OSTBAHN

Geprägt vom Ambiente vergangener Tage reicht die einstige Hauptstrecke zwischen Berlin und den **preußischen Ostprovinzen** immer noch lückenlos durch die schier endlos weiten Landschaften bis zur ehemals deutsch-russischen Grenze, ist aber nur noch abschnittsweise bedeutsam. Eine Fahrt mutet heute wie eine Reise in die Vergangenheit an. Doch das könnte sich ändern.