

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL 1/2006

Januar
1/2006

Eisenbahn JOURNAL

Baureihe 76 in Vorbild + Modell



Streckenhistorie: **Marschbahn**

Dampf: **01¹⁰ auf der Nord-Süd-Strecke**

Anlage: **Stadtbummel in Chemnitz**



4 190753 907407

(Füllseite)

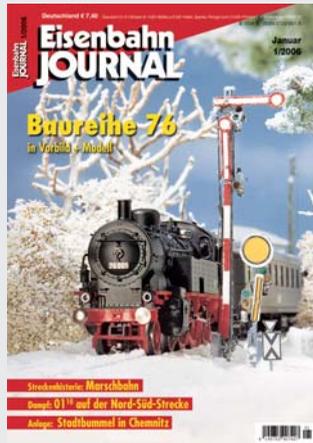


Wie gemütlich war es doch stets während winterlicher Fahrten in den behaglich warm beheizten Schienenbussen! JOACHIM SEYFERTH fotografierte am 17. Januar 1986 an der Strecke Hadamar–Niederzeuzheim im Westerwald.

„Gute Fahrt in ein neues Eisenbahn-Jahr“

Unter diesem Motto wünschen wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser des Eisenbahn-Journals, ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und ein glückliches Jahr 2006!

Redaktion Eisenbahn-Journal und Verlagsgruppe Bahn



TITELBILD:

Ja, was kommt denn da daher? Auch als es sie noch gab, gehörte die Baureihe 76 nicht gerade zu den populären Dampflokkategorien. Das wird sich jetzt ändern, da Fleischmann die alte Preußin als H0-Modell auf den Markt gebracht hat. Über das Vorbild informieren wir Sie ab Seite 46, was das Modell zu bieten hat, erfahren Sie ab Seite 52. Mehr von Wolfgang Langmessers herrlichem Winter-diorama sehen Sie auf den Seiten 62 bis 68.

FOTO: HELGE SCHOLZ/EJ

Vorbild

Impressionen

Adieu Reiseerlebnis Eisenbahn 6

Strecke Hamburg–Westerland

Durch die Marsch und übers Watt 10
Mit der NOB nach Sylt 20

DB-Museum nach dem Brand

Nürnberger Fahrzeuge sollen wieder erstehen 22

01¹⁰-Einsatz auf der Nord-Süd-Strecke

Kurz, aber intensiv 24

Privatbahn-Lokporträt

ML440C: 50 Jahre Kurbeln 36

Vorbild und Modell

Sylvesterspecial

„Prickelnde“ Wagen 32 und 78

Lokporträt und neues Modell

Baureihe 76 46 und 52



Durch die Marsch und übers Watt
Für die Strecke Hamburg–Westerland brach am 11. Dezember ein neues Zeitalter an. Die DB geht, die NOB kommt. Ein Blick zurück • ab Seite 10

Kurz, aber intensiv ...

... war der Einsatz ölgefeuerter Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01¹⁰ des Bw Bebra auf der Nord-Süd-Strecke. Hamburg-Altona, Lübeck, Frankfurt (M), Stuttgart, Heidelberg, Treuchtlingen und Ingolstadt hießen die täglich angefahrenen Ziele. In den sechs Einsatzjahren erreichten die Maschinen legendäre Laufleistungen • ab Seite 24



Modell

Diorama H0 Fräulein Schmillas Pech im Schnee	62
Anlagenporträt H0 Chemnitzer Stadtbummel, Teil 1	70
Zugbildung Gemünden 1959, Folge 3 High Noon	80
Anlagenbau-Serie „Goldener Oktober“, Folge 7 Die Felsenschlucht	84
Eisenbahn virtuell Alle Jahre wieder: Eisenbahn-exe 4.0	90
Serie „Die Modell-Kleinbahn“, Folge 10 Bahnhof Bossel	92
Digital-Test Geregelte DCC-Decoder „U“ bis „Z“	96

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	42
Modell-Neuheiten	54
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten & Veranstaltungen	116
Leserbriefe	116
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

JÜRGEN HÖRSTEL, BELLINGRODT/SLG. BITTNER, HELGE SCHOLZ/EJ (2)



Großstadtmelodie

Ein Großstadtbahnhof im Modell – wer baut so etwas schon? Der Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz hat es gewagt und den heimischen Hauptbahnhof mitsamt seiner großen Bahnsteig-halle im Maßstab 1:87 umgesetzt • **ab Seite 70**

Wo der Wildbach rauscht

Die Gestaltung von Schluchten und Felswänden gehört zum täglichen Brot der Modellbahnbauer. Wie man einen hochdramatisch wirkenden Blickfang auf seine Anlage zaubert, ohne tagelang Gips schnitzen zu müssen, schildert Karl Gebele in der 7. Folge der Anlagenbau-Serie „Goldener Oktober“

• **ab Seite 84**





Adieu Reiseerlebnis

Bei Sonnenuntergang passiert eine Halberstädter LVT-Einheit den längst umfunktionierten Lokschuppen des Abzweigbahnhofs Frose.

Preußischer Bahnsteig im Neonlicht. Hier haben die Betonbauten noch keinen Einzug gehalten.





Eisenbahn!

Die De-Industrialisierung ganzer Regionen gepaart mit der spontanen Hinwendung zum Individualverkehr sowie die Einführung paralleler Busverkehre brachen einem der dichtesten Eisenbahnnetze Europas in kurzer Zeit das Rückgrat. **Eine Spurensuche** auf Strecken im Harzvorland • VON WOLFGANG HERDAM

Manchmal wird man von irgendwelchen mehr oder weniger fremden Leuten gefragt, warum man sich ausgerechnet für Eisenbahnen interessiere, noch dazu für die alten, kurz vor der Verschrottung stehenden Züge. Wer von uns wurde noch nicht so angesprochen?

Eine spontane Antwort in wenigen Worten zu finden, die dem Gegenüber die eigenen Empfindungen und Erlebnisse mit der Eisenbahn nachvollziehbar werden lässt, fällt jedem von uns indes schwer. Bei mir war es sicher eine Trix Express-Startpackung, die ich im Alter von drei Jahren zu Weihnachten bekam und die meine erste Aufmerksamkeit auf die Eisenbahn lenkte. Viel mehr aber noch boten die zahllosen, stundenlangen Reisen mit meinem Vater von Köln zu den Großeltern in den DDR-Bezirk Cottbus dem Eisenbahnvirus einen ausgezeichneten Nährboden. Zu keiner Zeit wurden diese Fahrten für mich als Kind langweilig. Ganz im Gegenteil: Stets war ich auf der Suche nach den Vorbildern aus den Trix- und Märklin-Katalogen und fragte meinen Vater „Löcher in den Bauch“! Als ich schließlich 1971 erstmals auf einer Dampflokomotive mitfahren durfte, es war die 94 1561 (094 561) vom Bw Köln-Eifeltor, sprang der Funke vollständig über und die Eisenbahn(fotografie) war von da an aus meinem Leben nicht mehr wegzudenken.

Schnell zog es mich wieder in die DDR, die vielen Erinnerungen aus den 1960er-Jahren im Hinterkopf. Noch nicht volljährig, benötigte ich alleinreisend die schriftliche, beglaubigte Zustimmung meiner Eltern. Nachdem ich lange genug „genervt“ hatte, erhielt ich sie schließlich, und das Visum konnte beantragt werden. Zwei Reisen waren mir auf diese Weise 1972 vergönnt, eine dritte 1973. Obwohl das Fotografierverbot damals noch bestand, gelang mir nichtsdestotrotz jeweils eine kleine Ausbeute. Allerdings konnten die erhofften, früher noch recht zahlreich beobachteten kleinen Tenderloks bestensfalls noch auf Schrottplätzen gesichtet werden.

Zahllose Exkursionen zu den Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn und Reichsbahn folgten in den kommenden Jahren. Zumeist standen die Lokomotiven im Vordergrund der Auswahl der Reiseziele und der Foto- und Filmmotive. Erst sehr viel später fiel mir auf, dass ich einen wesentlichen Teil der Eisenbahn bei meinen Aufnahmen nicht nur vernachlässigt, sondern sogar fast vergessen hatte – das „Drumherum“ der alten Eisenbahn!

In den Erinnerungen aus den 1960er-Jahren gab es sie noch überall, die Telegrafenanlagen mit ihrem Auf und Ab beim Blick aus dem Abteilfenster auf den über den Feldern schwebendem Dampf der Zuglokomotive. Unvergessen das gleichzeitige „Tam-tam-dadam“ der Wagendrehgestelle auf den Schienenstößen; entlang der Strecke die zahllosen

wärterbedienten Schrankenposten mit den grüßenden Bediensteten, die alten Stellwerke und die Bahnsteige mit dem Kleinkopfsteinpflaster sowie die Wasserkräne an den Bahnsteigenden größerer Bahnhöfe und die Funzelbeleuchtung Letzterer während der Dämmerung. Wo sind die Elektrokarren geblieben, die emsig mit Koffern und Expressgut, oftmals mit langen Wagenschlangen behangen, über die Bahnsteige in Richtung Packwagen hasteten? Beim Umsteigen immer wieder gerne verzehrt: die heiße Bockwurst mit kühlem Bier vom Bahnsteigkiosk!

Das alles verschwand ab den 1970er-Jahren zunächst fast unbemerkt, dann in immer schneller werdendem Tempo und ist heute zur Rarität im Eisenbahnalltag geworden. Dem nicht genug, wurden die Kundenkontakte zwischen Eisenbahnern und Fahrgästen immer mehr den Fahrkartenautomaten überlassen, die Empfangsgebäude der Bahnhöfe geschlossen und oftmals dem Verfall preisgegeben. Die Vokabel „Fahrkartenausgabe“ gehört nicht mehr zum Wortschatz des Bahnvorstandes. Soll der geneigte Bahnfahrer doch heutzutage selber zusehen, wie er über Trinkhalle, Discountmarkt, Fahrkartenautomat oder besser noch per Internet sein „Ticket“ erlangen kann! Der Verrat des Geheimnisses, wann die Züge denn fahren, gehört zu den Serviceleistungen der DB AG und wird natürlich vermarktet, beispielsweise im Reisebüro in Rechnung gestellt oder über die Telefonabrechnung eingezogen!

Bei der Deutschen Reichsbahn hatte sich noch viel alte Eisenbahnatmosphäre bis in die 1990er-Jahre hinein bewahren können. Nicht nur die alten preußischen und sächsischen Bahnbauten hatten überlebt, sondern auch der herzliche, ja fast familiäre Umgang

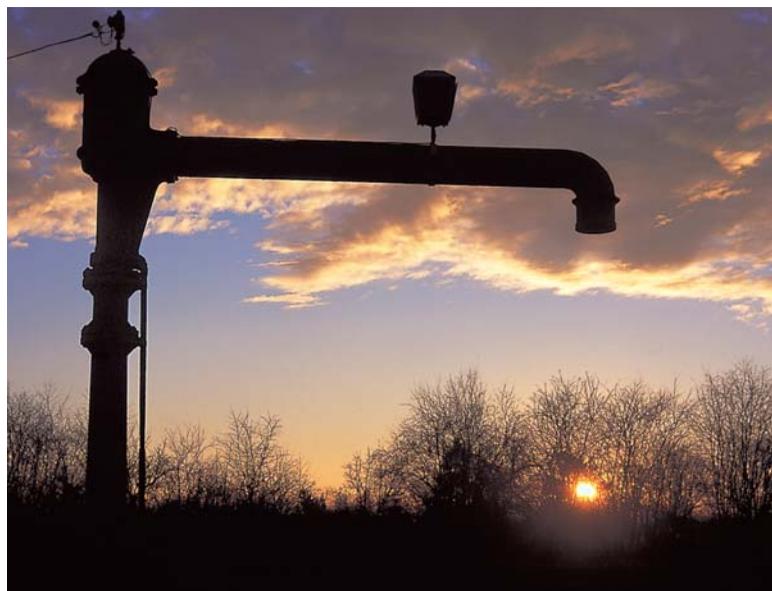


Früher alltäglich: der meist von der Mitropa betriebene Kiosk auf dem Bahnsteig.

Wie in alten DR-Zeiten gärtnerisch gepflegt, gehört der Posten 26 in Güsten heute zu den Raritäten im DB AG-Netz. Am 28. März 2002 passiert die Stendaler 218 448 den Posten.

An jedem größeren Bahnhof fand man Wasserkräne im Bahnsteigbereich. Ein solches Exemplar hat in Frose die Jahrtausendwende überlebt.

Schrankenanlage in Bretleben, in dieser Bauweise ein Relikt aus DR-Zeiten und im Gleichklang mit dem Charme des Stellwerks.





der Eisenbahner untereinander, aber auch mit den Reisenden konnte wiedererlebt werden und gab mir als Fahrgast noch das angenehme Reisegefühl, das ich von meinen sehr viel früheren Reichsbahnfahrten her kannte und das mir in den Zügen der Deutschen Bundesbahn eher selten noch begegnete. Allerdings fand sich dieser beinahe anheimelnde Umgang mit den Reisenden noch auf verschiedenen Privateisenbahnen Westdeutschlands mit ihrem oftmals sehr überschaubaren Personalbestand wieder, wobei gelegentlich auch mal für den Eisenbahnfreund ein Fotohalt auf offener Strecke herauspringen konnte!

Die Dampflokomotive, sie war auch in den neuen Bundesländern, wie die ehemalige DDR nun oft genannt wird, zwar vorbei, aber es gab wie gesagt noch Bahnhöfe, die die Länderbahnzeit architektonisch und betrieblich fast bis aufs i-Tüpfelchen bewahrten. Sie und die anfangs noch zahlreich vorhandenen regelspurigen Klein- und Nebenbahnen wurden immer mehr zu meinen Ausflugszielen. Auch ohne einen Zug wurden manche Motive eingefangen, die für meinen Geschmack mehr Eisenbahngeschichte bewahrten und der

Phantasie mehr freien Lauf lassen als solche mit einer Lok im Bild. Sehr schnell wurden die Zeugen der alten Eisenbahn in den Jahren nach der Bahnreform entweder durch Streckenstilllegungen oder -modernisierungen entweder funktionslos und dem Verfall überlassen oder aber einfach abgebrochen. Gut 4000 Streckenkilometer wurden seitdem „angebotsumgestellt“!

Manch denkmalgeschütztes Bahngelände findet sich heute in einer Beton- und Glaswüste wieder und ist zum Fremdkörper in dieser geworden. Wenig sensibel wurde auch mit den seitens der DDR unter Denkmalschutz gestellten Schmalspurbahnen umgegangen: Als Musterbeispiel soll hier die Strecke Putbus – Göhren genannt werden. Mit einer typisch norddeutschen Kleinbahn hat diese heute nur noch die Spurweite gemeinsam.

Die kleine Fotoauswahl kann nur sehr knapp das wiedergeben, was entlang der Schienen in den letzten Jahren verloren ging. Inzwischen entkommen auch zweigleisige elektrifizierte Hauptbahnen nicht mehr den Streckenausdünnungsplänen der Deutschen Bahn AG! In meinem Farbbildband „Foto-

motiv Ferkeltaxi“ konnte dem Niedergang der letzten Klein- und Nebenbahnen breiter Raum gegeben werden. Fast alle darin gezeigten ehemaligen Reichsbahnstrecken fehlen im heutigen Kursbuch! Den „Ferkeltaxen“ oblag die Rolle des Totengräbers in den Hinterhöfen der Bahnreform. Die DDR war zur Zeit der Wende das Staatsgebiet mit der höchsten Eisenbahndichte Europas – heute haben die neuen Bundesländer das größte Fahrradwegenetz der EU, das sich offenbar keinen betriebswirtschaftlichen Fragen stellen muss und sich weiterer finanzieller Förderung erfreuen darf!

Eine Umfrage der DB AG zur Lieblingsbeschäftigung ihrer Kunden während der Bahnfahrt ließ das Lesen zum Favoriten werden. Kein Wunder bei den Aussichten aus den nicht mehr zu öffnenden Zugfenstern: Lärmschutzwände, Einschnitte, lange Tunnelabschnitte auf den Neubaustrecken, verkrautete Gleisanlagen in den Güterbahnhöfen größerer Städte. Wenn Sie gerade auf der badischen Rheinstraße Karlsruhe – Freiburg (–Basel) unterwegs sind, wollen Sie auch lieber alles andere tun, nur nicht aus dem Fenster sehen! □

Durch die Marsch



Jahrelanger Marschbahn-Alltag: 218, zumeist in Doppeltraktion, mit Regional-, Fern- und Autozügen zwischen Hamburg und Sylt. Nun hat die Nord-Ostsee-Bahn den Regionalverkehr übernommen.

FOTO JÜRGEN HÖRSTEL