

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
März 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



Fünf Probanden

DIE E 10 001 BIS 005 WAREN DIE WEGBEREITER DER BUNDESBAHN-EINHEITSELLOKS



DB-SCHIENENBUSSE
Uerdinger im Norden

ANLAGENPORTRÄT
Friedrichshafen 1910

ANLAGENGESTALTUNG
Kleine Staustufe

(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: SLG. SCHENK,
DB/SAMMLUNG PALM-BAUMANN, KARL GEBELE,
CHRISTIAN DANZIGER



Titelbild

E 10 002 war einer der fünf Elektrolok-Probanden, die dem Einheitsellok-Programm der Bundesbahn den Weg ebneten. 1953 ist die Lok hier auf der Verkehrsausstellung in München zu sehen. Das Porträt der Vorserien-E 10 beginnt auf Seite 16.
FOTO: HELMUT SÄUBERLICH



Lokporträt Baureihe E 10.0 Fünf Erprobungsträger

» 16

Vorbild

Galerie	
„Hingucker“ des Monats	4, 6, 8
Kurz-Gekuppelt	
Notizen vom Vorbild	12
Lokporträt: Baureihe E 10.0	
Fünf Erprobungsträger	16
Momente	
Schnecker Mann im falschen Zug?	28

DB in den 50er-Jahren	
Uerdinger im Norden	30
Wagen-Historie: Schürzenwagen	
Windschnittig	36
Historie: Eisenbahn in Finnentrop	
Entstanden auf der grünen Wiese	38
Schweiz: 100 Jahre Berninabahn	
Bernina-Krokodil wieder aktiv	44



DB in den 50ern Uerdinger im Norden

» 30

Modell

Veranstaltungen	
Modellbau-Mekka Karlsruhe	11
Neuheiten	
Aktuelle Modellvorstellungen	48
Anlagenporträt: DB und ÖBB um 1980	
Zwei Länder, zwei Ebenen	52
Anlagenporträt: Friedrichshafen um 1910	
Schienen über dem Bodensee	62
Landschaftsgestaltung: Kleine Staustufe	
Strömungsblocker	70

Karten gewinnen!

Fahrzeugbau: Freelance-Aussichtswagen	
Freiluft-Fahrt ins Blaue	76
Basteln: Industrie-Laubbäume aufpeppen	
Watte statt Luft	80
Gebäudebau: Schienen im Pflaster/Teil 15	
Regenrinnen richtig	84
Neues Modell: Rocos Teleskophaubenwagen mit Funktion	
Hauben schieben	88



DB und ÖBB Zwei Länder, zwei Ebenen

» 52



Bäume aufpeppen Watte statt Luft

» 80

Rubriken

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

In friedlicher Mission

Im Jahr 1941 von Orenstein & Koppel unter kriegerischen Vorzeichen an die Wehrmacht geliefert, verrichtete die V 36 214 nach dem Zweiten Weltkrieg zeitweise ihren Dienst beim Bw Heiligenhafen und damit auch im Bahnhof Großenbrode Kai. Am 27. August 1953 erledigt sie dort am Fähranleger ihre rein zivilen Aufgaben zum Wohle der Bahnreisenden, wo es die hochkarätige Last des F 211 „Skandinavien-Italien-Express“ (Rom–Basel–Frankfurt/Main–Lübeck–Kopenhagen) auf das seinerzeit nagelneue Fährschiff „Deutschland“ zu bugsieren galt.

FOTO: WALTER HOLLNAGEL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG









Durch den Winterwald

Traumhaft idyllisch verschneit präsentierte sich die Strecke Prien-Aschau im Winter 1983/84 – in einer Zeit, als es noch nicht zum medialen Sonderereignis hochstilisiert wurde, wenn es im Winter auch tatsächlich mal richtig Winter war.... Wenige Jahre, bevor auf dieser Strecke das Regionalisierungsprojekt Chiemgau-Bahn mit modernisierten und neu lackierten Schienenbussen startete, kämpften sich noch rote Brummer durch die weißen Massen, wie hier kurz vor dem Ziel Aschau.

FOTO: ANDREAS RITZ



Viel los in Marktschorgast

Fast 40 Jahre ist es her, dass von hier die letzten 01-Schnellzugloks der DB die Schiefe Ebene hinaufdonnerten. Doch der Name dieses Bahnhofs hat seinen Klang bis heute bewahrt, nicht zuletzt Dank unzähliger Sonderfahrten. Ein besonders attraktives Spektakel begeisterte zu Pfingsten 2008 Tausende. Martin Fürbringer war dabei und träumt den Traum vom Dampfschnellzug in Marktschorgast weiter – wenn auch nur in H0.

FOTO: MARTIN FÜRBRINGER



betr.: EISENBAHN-JOURNAL 2/2010

☛ Dampf-Hochkonjunktur und Weitere

Wo bekommen Sie nur immer wieder diese tollen Bilder her? Ich bin früher viel mit der Bahn gefahren, aber nie sind mir Fotografen an der Strecke aufgefallen – außer natürlich bei Sonderfahrten und Museumsveranstaltungen. Oft schon habe ich mich geärgert, dass ich mich seinerzeit nicht selbst auf Fotopirsch an meiner Stammstrecke am Rhein begeben habe.

„Dampf-Hochkonjunktur“, „Alltag in Rothenburgsort“, „Variable Sicht“, aber auch der Früher-Heute-Vergleich in „Gersthofen“ sind für mich optische Leckerbissen erster Güte! Dass die polnische Pt 31 mich weniger interessiert, haben Sie nicht zu verantworten, und der Artikel ist wohl auch eher dem neuen (teuren) Brawa-Modell geschuldet als dem sonst beim Journal üblichen Ansatz. Bin voller Vorfreude auf das nächste Heft, das mir dann wieder viele tolle Eisenbahn-Bilder ins Haus liefert.

Hans-Joachim Sick, per E-Mail

☛ Themenwahl

Jeden Monat bin ich aufs Neue begeistert, was Sie so alles zu bieten haben an Themen und bewundere Ihren Mut, mit dem Sie eine eigene Linie zwischen all den anderen Eisenbahnblättern beschreiten. Seit einiger Zeit führen Sie ja die Zeile „Die große Zeit der Eisenbahn“ im Titel, und auf die konzentrieren Sie sich wahrlich – ohne dass es in irgend einer Weise langweilig würde. Im Gegen-



teil: Sie entwickeln neue Sichtweisen auf eigentlich Bekanntes und definieren so ein neues Vorbildthema – mal mehr, wie bei den Schwerpunkten „Holz“ oder „Kohle“, mal nicht ganz so stark, wie jetzt aktuell bei der „Dampf-Hochkonjunktur“. Genau so gut gefällt mir, dass Sie auch journalistisch neue Wege beschreiten: Die Idee muss man erst einmal haben, eine Top-Ten der Bundesbahn- oder der Dampflok auszurufen. Für mich sind Sie die Avantgarde der Eisenbahnblätter!

Thomas Schulz, per E-Mail

☛ Die Brücke am Silberstollen

Feine Anlagenporträts haben Sie da herausgesucht in diesem Heft. Besonders die „Brücke am Silberstollen“ hat mich gefreut. Ich habe wenig Platz zuhause, aber ein Diorama ähnlicher Größe (Ist das vorgestellte wirklich nur 70 x 45 cm groß?) bringe ich gut unter. Ob ich allerdings in Sachen Gestaltung und Detailausarbeitung

an das Niveau des „Silberstollen“ heranreiche, weiß ich noch nicht. Auf jeden Fall hat mir der Artikel endgültig gezeigt, dass es nicht immer die große Anlage sein muss, um vorbildgerecht bauen zu können. Vielen Dank und machen Sie weiter so!

Volker Kühn, Dortmund

betr.: EJ-EXTRA „DIE DB IN DEN 60ERN“

Mit einiger Verspätung danke ich Ihnen für die Extra-Ausgabe „Die DB in den 60ern“. Es ist auf diesem Gebiet die beste Publikation, die ich kenne – der Autor zeichnet ein umfassendes und farbiges Bild des Jahrzehnts. Persönlich habe ich beinahe erst die zweite Hälfte der 60er Jahre bewusst wahrgenommen. So gesehen bin ich ein Kind der Epoche IVa. Das war die Phase, in welcher das Eisenbahn-Erscheinungsbild bereichert wurde, ohne es zu verändern. Zu den klassischen Farben gesellten sich die Popfarben, hinzu kam auch das IC-System von 1971. Zugleich gab es noch in der ganzen Bundesrepublik Dampflokotivmotiven. Die Epoche IVa ist die Epoche III mit Sternchen! Die Zäsur in der Mitte der 70er Jahre zwischen IVa und IVb war einschneidender als die Zäsur von 1968 zwischen III und IVa. Türkis-Beige war der Ausdruck einer neuen Zeit (Helmut Schmidts neue Bescheidenheit): ein ebenso scharfer Einschnitt wie das Ende der Dampftraktion. Eisenbahnfreunde, die sich durch Ihren Artikel über Türkis-Beige beleidigt fühlen, tun mir leid – ganz im naheliegenden Doppelsinn. Es ist nicht leicht zu verstehen, wie junge Leute unter den Bedingungen der späten 70er- und frühen 80er-Jahre Eisenbahnfreunde werden konnten. Mir war die Bundesbahn erst wieder sympathisch, als sie das Farbsystem von 1986/87 ankündigte. Seit 1984 bekannte sich die DB zudem auch wieder zu ihrer Dampf-Vergangenheit. Die Zeit lässt sich indessen nicht zurückdrehen; um so erfreulicher ist es, dass die Modelleisenbahn ein Refugium bietet. Ich bin in einer Zeit aufgewachsen, in welcher die Bundesbahn-Wirklichkeit noch weitgehend mit dem Märklin-Katalog übereinstimmte. Heute sind es zumal die Anbieter des Zweileiter-Systems, die es mir ermöglichen, auf meiner Anlage die Endphase der guten alten Zeit zu realisieren. Vielleicht gibt es bald einmal ein Extra-Heft über die Bundesbahn in den (frühen) 70er-Jahren.

Frank Rudolf Schubert, 38106 Braunschweig

