

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E
ISSN 0720-051 X
Deutschland € 7,40
Österreich € 8,15
Schweiz sfr 14,80
Belgien, Luxemb. € 8,65
Niederlande € 9,50
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 9,70
Finnland € 10,90
Norwegen NOK 95,00



Wagenporträt

**Pwg – immer
dabei!**



DR-HISTORIE
Abschied von den Alten

ANLAGENPORTRÄT
Winter-Wunder

FAHRZEUGBAU
Staubwagen »de luxe«

Die große Zeit der Bundesbahn

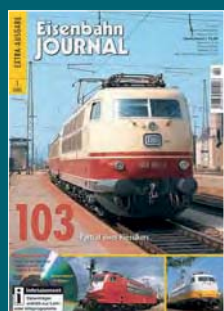
Trotz knapper Kassen zeigte sich die DB im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens äußerst innovationsfreudig. Mehr als 30 neue Triebfahrzeugtypen wurden in Betrieb genommen – V 200, E 10 und die „Eierkopf“-Triebwagen sind heute noch jedem Eisenbahnfreund ein Begriff. Große Erfolge feierte die DB mit dem „blauen F-Zug-Netz“ und der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs von Basel und Passau bis ins Ruhrgebiet. Die neue Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals porträtiert mit zahlreichen Fotoraritäten ein DB-Jahrzehnt, das von Neubeginn und technischen Innovationen, aber auch von fortschreitendem Strukturwandel bestimmt war.

Auf der beigegefügten DVD findet sich eine beinahe halbstündige Sammlung zeitgenössischer Dokumentationen aus den Filmarchiven der jungen Deutschen Bundesbahn. Sie zeigen neue Fahrzeuge und Bahnhofsneubauten, berichten von Elektrifizierung und Winterdienst, begleiten Staatsbesucher und Fußball-Weltmeister – und sorgen somit für DB-Nostalgie pur.

116 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. DVD mit 56 Min. Gesamtlauzeit
Best.-Nr. 70 11 02 · € 15,-



Weitere Extra-Ausgaben



Die Baureihe 103
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700901 · € 15,-



Die DB in den 60ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700902 · € 15,-



E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 · € 15,-



Eisenbahn und Kohle
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701002 · € 15,-



V 200
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701101 · € 15,-

titelthemen

Wagenporträt Güterzuggepäckwagen	16
DR-Historie Langer Abschied von den Alten	32
Anlagenporträt Vorweihnachtliches Winter-Wunder	58
Fahrzeugbau Staubtransport de luxe	76

Unverzichtbare Begleiter » 16

vorbild

Galerie „Hingucker des Monats“	4, 6, 8
Kurz-Gekuppelt Notizen vom Vorbild	12
Momente Alles auf „Honisch“	30
Impressionen Rhein-Main-Krokodile	40
Eisenbahn und Zeitgeschichte Geliebte 1950er	44
Damals in Mindelheim	50

modell

Wagenporträt Zum Vorbildbeitrag: Pwg in H0	28
Neuheiten Aktuelle Modellvorstellungen	54
Anlagenporträt: Herbst im Odenwald 2 Die Dorfstraßen-Bahn	66
Neues Modell: BR 50.40 der DB von Märklin Doppelkessel	74
Basteln: Bayrisches Lademaß in H0 Bastelei fürs Wochenende	80
Neues Produkt: Steinpaste von Faller Sandstein	82
Anlagengestaltung: Haltepunkt Römerpark, Teil 2 Auf Augustus' Straßen wandern	84

rubriken

Forum	10
Fachhändler-Adressen	94
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt	98
Vorschau & Impressum	106



Altbau-Elloks
» 32



Winter-
Wunder
» 58



H0-Luxus-
Staubwagen
» 76



»ALTWEIBERLICHT« Viel Nostalgie war am verlängerten Wochenende Anfang Oktober auf zwei Nebenstrecken in der Region um Augsburg geboten. So befuhr die 38 1301 der ÖGEG am 2. Oktober zunächst von der Fuggerstadt aus die Fuchstalbahn Landsberg–Schongau anlässlich deren 125jährigen Bestehens, ehe



die alte Schönheit am 3. Oktober mit drei Fahrten zwischen Augsburg und Markt Wald der Staudenbahn zum 100jährigen Bestehen Glanz verlieh. Die letzte Tour des Tages führte dabei u.a. nach dem Halt in Wollmetshofen zu einem farbenprächtigen Lichtspiel von Dampf, Altweibersommer und Abendsonne.

FOTO:
REBECCA KÖRBER



BAHNREISEN MIT DEM AUTO Bereits vor 80 Jahren konnte man sein eigenes Auto im Zug mitnehmen – anfangs ein ebenso elitäres wie provisorisches Unterfangen. Dem Huckepack auf Flachwagen folgten geschlossene Spezialwagen und Doppeldecker, ehe die Deutsche Bundesbahn Ende der 1950er



Jahre das Angebot mit neuen Doppelstockwaggons unter dem Motto „Autos im Gepäck“ erfolgreich etablierte. Heute wird es von DB Autozug betrieben. Zur 80jährigen Historie trägt 115 509 aktuell ein attraktives Werbedesign. Alles übers Bahnfahren mit dem Pkw lesen Sie im neuen EJ-Exklusiv – ab 5. Dezember im Handel!



AUCH DAS IST DIE DB DER 50ER Ravensburg – Baienfurt? Völlig klar! Nein? Dann ist ein Blick ins neue EJ-Extra DB in den 50ern angeraten. Natürlich bietet unsere extra starke Sonderausgabe alle Highlights dieser faszinierenden Dekade. Doch neben Stars wie V 200, neben spannenden Kapiteln zum Zenit



des DB-Dampflokeinsatzes und zum Strukturwandel kommt auch das Geschehen am Rande zur Geltung. Und hier finden wir, richtig, den einzigen Straßenbahnbetrieb, den es jemals in der Bundesbahn-Historie gab! Dazu gehörten ET 195 001 und 002 – hier in Weingarten am 31. März 1959. EJ-Extra ist ab 24. November im Handel.

FOTO:
DR. ROLF BRÜNING

betr.: Eisenbahn-Journal 11/2011



☞ Achtung – Aufnahme!

Der Artikel von Herrn Seyferth ist originell und informativ. Ungerecht ist es aber, dass die wohl bedeutsamste Platte vergessen wurde, die erste Dampflok-LP! „Die Letzten und die Schönsten“, mit Cassettenrecorder aufgenommen und verlegt von Walter Schier (†), damals Nördlingen. Mir ist sie vor allem wegen der mir einzig bekannten Tonaufnahme der BR 45 und einer nur als infernalisch zu bezeichnenden Anfahrt der 10 001 mit einem sehr schweren Schnellzug in Treysa lieb und wert. Die Maschine fährt mit enormer Füllung an, beschleunigt hart und rast ab Sekunde 30 bei voller Regleröffnung regelrecht los. Jede meiner sonst geliebten 01.10 würde neidvoll erblassen ...

Von Schier stammt auch eine Single von 1967 „Dampflokomotiven auf Bergfahrt“, die über Zimmer/Augsburg vertrieben wurde. Dass CDs in Kleinauflage die Nachfolge der Platten antraten, wäre erwähnenswert, ebenso ist ein Hinweis auf das „Forum für Dampfsoundfreaks“ im Internet interessant. Auch heute gibt es kleine Kostbarkeiten, wie die „Großen Räder“ von WDH mit u.a. der ohrenbetäubend donnernden badischen 18 323 und der „definitiven“ 01.10-Aufnahme, die in Kennerkreisen als „Meldorfer Buren“ bekannt ist und seliges Augenverdrehen auslöst.

Jürgen-Ulrich Ebel, per E-Mail

betr.: Eisenbahn-Journal 10/2011

☞ ET 88: Ich bin kein Berliner

Die Datierung 1919 der Aufnahme im Bildtext zum Foto des eIT 1008 auf Seite 32 oben links kann nicht zutreffen, denn der Triebwagen ist erst 1920 geliefert worden.



Da der Triebwagen auf dem Foto als eIT 1008 bezeichnet ist und die DRG diese Betriebsnummer gemäß Text erst 1933 vergeben hat, ist das Foto nicht vor 1933 aufgenommen worden. Zu dieser Zeit wurden die späteren ET 88 an den Fronten mittig mit einem senkrechten Luftkanal nachgerüstet, die der eIT 1008 auf dem Foto noch nicht besitzt. Die Aufnahme ist daher wohl kurz nach der Umzeichnung 1933 entstanden.

Siegfried Buße, 84385 Egglham

☞ Wenn Uropa der Fahrradriiss ...

Solche Fahrzeugbau-Berichte sind wie das „Salz in der Suppe“ und immer lesenswert. Ich möchte nun zwar nicht am Ergebnis herumrörgeln, aber beim ansonsten sehr schönen Baden 929 hat die gesamte Dachpar-

tie absolut nichts mit den abgedruckten Fotos und der Zeichnung zu tun. Das Gebilde hat eher Ähnlichkeit mit einem neuzeitlichen 2-geschossigen Stahl-Parkhaus ... Und was ist das für ein Deckel oben drauf? Jetzt weiß ich natürlich nicht, ob die sehr aufschlussreiche Zeichnung auf Seite 92 zum Zeitpunkt der Modellumsetzung schon vorlag, denn diese zeigt (bis auf die Bühnenbreite) alle wesentlichen Details:

- Drehkranz für die ausschwenkbare Bühne
- Hochklappeinrichtung mit Zahn-Quadrant (heißt das so?) für die äußeren 2/5 der Bühne
- im Gegensatz zum Werksfoto allerdings mit in Arbeitsstellung hoch geschwenkt dargestellten Geländern (sogar auf der Spitze der hochgeklappten Bühne gerade noch erkennbar)



- etwas weiter überstehende Stromabnehmer und dadurch mehr Platz für die Bühne
Auf dem neueren Foto ist die Hochklappeinrichtung offensichtlich schon ausgebaut worden, ob die Geländer noch abklappbar waren, kann man leider nicht erkennen. Der Drehkranz ist noch erkennbar. Die beiderseitigen Laufbretter scheinen breiter zu sein und reichen nun über die gesamte Dachlänge.

Uwe Wagner, 67308 Einselfthum

betr.: Brandls Traumanlagen 2/2011

Das letzte Wochenende meines Urlaubs wollte ich mir mit dem Heft „Josef Brandls Traumanlagen: Bahnhof Bergün“ verschönern, habe mir dies mit Freude und Interesse auf das Thema unbesehen gekauft – dann leider ziemlich verärgert ein paarmal durchgeblättert und bitter enttäuscht weggelegt. Dies nur zur emotionalen Aufnahme eines Lesers Ihrer Publikation.

Konkret gesagt, ist dies wohl ein ziemlich dürrtiges „Zusammengestupfte“, um dem Kunden das Geld aus der Tasche zu ziehen, das ich in solch einem Niveau bisher von Ihnen nicht gewohnt war. Wenn Sie sich auf das Terrain Schweiz begeben, sollten Ihnen die Steilvorlagen und die bisherigen Anlagen und Veröffentlichungen hierzu bekannt sein und dies in Ihrem eigenen Interesse als Maßstab gelten. Dass Können, die Fähigkeiten und Verdienste von Herrn Brandl sind mir bekannt und ich schätze diese Arbeiten sehr. Hier wurde aber et-

