

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

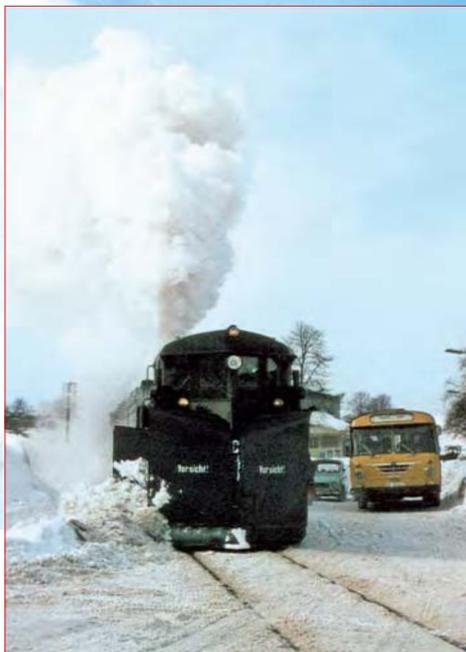
2/2012
€7,40

LESERWAHL:
GOLDENES GLEIS



Ihre Top-Neuheiten
Mit Preisen im Wert von 6000 Euro

Winter- Epochen



Die Eisenbahn
bei Schnee und Eis –
damals und heute

ANLAGENPORTRÄT
Im Schwung ums Bw

NEUES MODELL
Märklin-Lollo, die Zweite

B7539E ISSN 0720-051X
Quart. € 8,15 • Schweiz/dfr. 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50
Ital. Span. Port. cont. € 9,70 • Frank. € 10,90 • Korea NKX 95,00



Das lange Leben der roten Brummer

Nahezu gleichzeitig mit Gründung der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1949 entwickelte die Waggonfabrik Uerdingen die Prototypen eines Schienenbusses, die 1950/51 von der DB getestet wurden. Bis 1955 stellte die Bundesbahn 584 einmotorige Schienenbusse der Reihe VT 95 in Dienst, denen zwischen 1955 und 1965 noch 340 zweimotorige der Reihe VT 98 bzw. der Zahnradvariante VT 97 folgten. Ein beispiellose Erfolgsgeschichte, an deren Anfang niemand hätte voraussagen können, dass die ursprünglich für 15 Jahre Nutzungsdauer ausgelegten Fahrzeuge bis ins Jahr 2010 im planmäßigen Einsatz stehen sollten. Die neue Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals lässt mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Bildern und einem informativen Text die über 60-jährige Geschichte der Schienenbusse von der Entwicklung bis in die Gegenwart Revue passieren.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 531201 · € 12,50



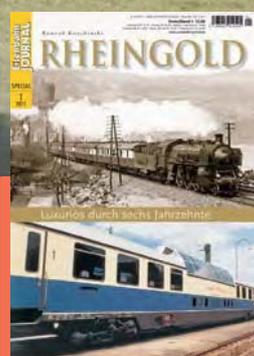
Weitere Sonder-Ausgaben



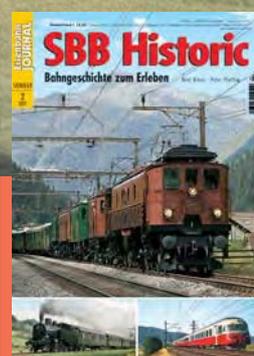
Baureihe 151
Technik, Einsatz, Statistik
Best.-Nr. 541002 · € 12,50



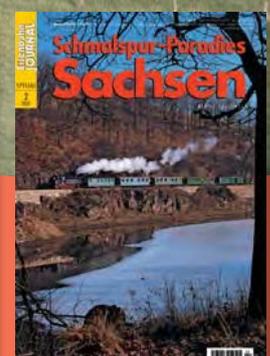
Das Dampflok-Bw
Von der Lokstation zum Groß-Bw
Best.-Nr. 531101 · € 12,50



Rheingold
Luxuriös durch sechs Jahrzehnte
Best.-Nr. 541101 · € 12,50



SBB Historic
Bahngeschichte zum Erleben
Best.-Nr. 531102 · € 12,50



Schmalspur-Paradies Sachsen
Best.-Nr. 541002 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt: EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

die große zeit der eisenbahn

Winter – na und?

Nein, früher war nicht alles besser. Auch nicht das Wetter. Oder doch? – Zum Beginn des neuen Jahres jedenfalls kam man nicht ganz umhin, sich wieder einmal über eine jahreszeitlich voll danebenliegende Witterung zu wundern. Denn eines war diese grüngrau-trübe, stürmisch-nasse Schmutzdelei zwischen Weihnachten und dem Dreikönigstag garantiert nicht: Winter. Auch die weiteren Ausichten bis Mitte Januar versprachen kaum Winterliches. Gewiss: Alle, die sich zur Sommer-Sonne-Strand-Fraktion einer vom konventionellen Jahreszeitenwechsel zusehends entfremdeten Spaßgesellschaft zählen und das Wetter am liebsten per Mausclick konfigurieren würden, dürften dies mit großer Erleichterung zur Kenntnis genommen haben. Was wäre besser als ein ausfallender Winter? Wer sich hier angesprochen fühlt, sollte beim vorliegenden Eisenbahn-Journal entweder bereits zum Betrachten der Titel- und Galeriebilder (ab Seite 6) heiße Getränke bereitstellen oder gleich zur Seite 34 blättern und von dort an ganz jahreszeitneutral weiterlesen.

Wer dagegen die scheinbar altmodische Ansicht teilt, dass der Winter in unseren Breiten trotz manch frühlingshaft anmutender Kapriolen nicht zum antiquierten unzeitgeistigen „Auslaufmodell“ erklärt werden muss, dem sei unser „eiskalter“ Themenschwerpunkt im Vorbildteil wärmstens empfohlen. Im Beitrag „Winter-Epochen: die Bahn bei Schnee und Eis – damals und heute“ bringt es unser Autor Joachim Seyferth in messerscharfen Thesen genau auf den Punkt: Fatalerweise träumt nämlich leider auch die Deutsche Bahn AG schon seit Jahren von der Abschaffung des Winters (Stilllegung würde hier vielleicht besser passen...) und wird daher doch alljährlich zwischen November und März immer wieder mal aus dem sonnambulen Blauer-Himmelgute-Laune-Delirium gerissen.

Viel bedarf es dazu heutzutage nicht: Ein paar Schneeflockchen genügen, um den Betrieb an den Rand des kollektiven Stillstands zu zwingen und ein multimedial aufbereitetes Krisenszenario zu entwerfen. Der Eisenbahn in europäischen Nachbarländern wie der Schweiz, Österreich oder Dänemark, Schweden und Norwegen dagegen können selbst wirkliche Schneemengen kaum etwas anhaben, zumindest bleibt man gelassen: Winter –

na und? Weil dies auch hierzulande früher so war, blickt der Beitrag selbstverständlich zurück in die 60er und 70er Jahre. Und in der Tat: Rein winterspezifisch betrachtet war seinerzeit – und hiermit wären wir wieder beim Anfangsgedanken – wirklich alles besser. Warum? Weil damals der Winter gesamtgesellschaftlich noch nicht als grundsätzliche Spaßbremse oder Bedrohung von Bequemlichkeit und uneingeschränkter Mobilität gesehen wurde; weil allgemein gehandelt statt gejammert wurde, agierte auch die Bundesbahn anders als die heutige DB AG: Selbst in den so genannten „Katastrophen“-Wintern 1962/63 oder 1978/79, als zeitweise wirklich vor winterlicher Naturgewalt kapituliert werden musste, dachte zunächst niemand ans Aufgeben wie im März 2006, als nach einem späten, aber keineswegs besonders heftigen Wintereinbruch eine hilflos wirkende moderne Bahn nahezu flächendeckend teils mehrere Tage den Betrieb einstellte.

Ähnliches kann jederzeit wieder passieren. Die DB AG ist nach wie vor nicht wesentlich „winterfester“ als 2006 und in den Jahren danach. Gestandenes Eisenbahner-Know-how, wie es früher gang und gäbe war, sowie Einsatzengagement des Personals kann man eben nicht mal auf die Schnelle „einkaufen“ – schon gar nicht in Gestalt fachkundiger Manager und Techniker, die zuvor in Branchen wie zum Beispiel ausgerechnet der Autoindustrie tätig waren. Kompetenz im Winterbetrieb muss sich die Deutsche Bahn erst wieder erarbeiten. Die allseits nützliche Grundlage hierfür wäre, den Winter nicht länger als überraschendes Phänomen zu betrachten, sondern wieder wie eh und je als eine von vier Jahreszeiten, die immer wiederkehren wird, mal mehr, mal weniger – allen Sonnenanbetern und Dauerjammerern zum Trotz.

Und noch etwas: Leicht erregbare Gemüter neigen in der kalten Jahreszeit deutlich weniger zu Überreizung, zudem absorbiert Schneefall Lärm und Krach und sorgt zumindest kurzzeitig für eine Entschleunigung des Lebens, was einer immer hektischeren Vollgas-Gesellschaft mitunter ganz gut tut. Es müssen ja nicht gleich mehrere Stunden „Zwangsarrest“ in einem liegen gebliebenen Zug oder auf eingeschnittenen Straßen sein.

GERHARD ZIMMERMANN



TITELFOTOS:

Der Räumdienst damals und heute ist nur einer von vielen Aspekten, die unser großer Winterbeitrag ab Seite 18 beleuchtet.

HORST JESCHKE, SAMMLUNG GERHARD

Die ÖBB-1042

Eine universelle Hochleistungs-Ellok

Elektrifizierungsvorhaben wichtiger Magistralen in Österreich führten in den 1960er-Jahren zur Entwicklung einer leistungsstarken vierachsigen Universallokomotive. Die 1042 wurde schließlich als „Grenzleistungslokomotive“ konstruiert und ab 1963 in 258 Exemplaren ausgeliefert. Die Unverzichtbarkeit dieser stets zuverlässigen Maschinen im Betriebsdienst führte während der langen Einsatzzeit zu umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen. Noch heute sind einige dieser eleganten Elektrolokomotiven auf Österreichs Gleisen unterwegs. Grund genug für ein Sonderheft, das den unverwüstlichen Ellok-Klassiker in zahlreichen, bislang meist unveröffentlichten Bildern und mit einem kompetenten Text porträtiert.

100 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 160 Abbildungen,
Klammerbindung
Best.-Nr. 201102 • € 12,50



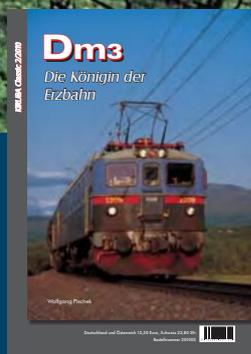
Foto: Ch. Kirchner



Die ÖBB Baureihe 4010
Der elektrische Triebwagenzug "TRANSALPIN II"
Best.-Nr. 200901 • € 12,50



Schürzen-Schnellzugwagen Teil 1
Best.-Nr. 201001 • € 12,50



Dm3
Die Königin der Erzbahn
Best.-Nr. 201002 • € 12,50



Mariazellerbahn
Die Niederösterreichische Steirische Alpenbahn
Best.-Nr. 201101 • € 12,50



titelthemen

<i>Winter-Epochen</i>	
Die Bahn bei Schnee und Eis – damals und heute	18
<i>Zeitreise nach ...</i>	
Passau	42
<i>Anlagenporträt – Folge 15, 10. Modellbauwettbewerb</i>	
Im Schwung ums Bw	66
<i>Neues Modell</i>	
Märklin-Lollo, die Zweite	68

Winter-Epochen »18

<i>Editorial: Die große Zeit der Eisenbahn</i>	
Winter – na und?	3

vorbild

<i>Galerie</i>	
„Hingucker des Monats“	6, 8, 10
<i>Kurz-Gekuppelt</i>	
Notizen vom Vorbild	14
<i>Momente</i>	
Typisch Frau am ...?	34
<i>Vergessene Strecken: Fulda–Hilders</i>	
Rhön-Sause	36
<i>E-Lok-Porträt: ÖBB-Reihe 1042</i>	
Alleskönnerin	48

modell

<i>EJ-Leser wählen die Top-Modelle 2011</i>	
Das goldene Gleis	54
<i>Neuheiten</i>	
Aktuelle Modellvorstellungen	62
<i>Neues Modell: Bayrische D VI in H0</i>	
Fleischmanns Fröschen	80
<i>Modellfabrik für Fortgeschrittene/Folge 1</i>	
Pralinen statt Bergbau	82
<i>Anlagenplanung</i>	
Rangiergenuss am Hafen	90
<i>Fahrzeugbau: Württembergischer Postwagen in H0</i>	
Präziser Pappkamerad	92
<i>Neues Modell</i>	
Es war einmal ein Güterwagen	96

rubriken

Forum	12
Fachhändler-Adressen	98
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt	100
Vorschau & Impressum	108



Zeitreise
»42



Platz fürs Bw
»68



Märklin-Lollo
»66



WINTERSPORT IM MITTELGEBIRGE Von Frankfurt (Main) aus ist in Hartmannshain/Vogelsberg ein Sonderzug mit Wintersportlern angekommen (Aufnahme um 1965).





EISZEIT IM SAUERLAND Gegen Schneemassen und Eis hält im Dezember 1968 ein einsamer Bahnbediensteter im Bw Bestwig mit Handarbeit die Stellung.





SCHNEEZAUBER IM ALLGÄU In der traumhaft verschneiten Landschaft bei Martinszell ist im Winter 1995/96 ein Interregio von Immenstadt nach Kempten unterwegs.