www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Eisenbahn JOURNAL
8/2012
€7,40

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539E ISSN 0720-051X
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg., lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50
Ital., Span., Port. (cont.) € 9,70 • Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00
4 190753 907407 08

DAS GOLDENE GLEIS

Preisverleihung 2012

Wege übers Gleis

Bahnübergänge im Modell

VORBILD UND MODELL
VT 10.5 „Senator“

ZUG-HISTORIE
Mythos „Blaues F-Zug-Netz“

ANLAGENPORTRÄT
Sommer, Sonne, Inselbahn

Das Highlight für jeden Modellbahn-Fan

Katalog-gebühr** nur 4,- €

- mehr als 280 Seiten
- alle wichtigen Hersteller und Spurweiten
- Rollendes Material, Schienen, Geländebau und mehr

Am besten gleich anfordern:

▪ Telefon: 0180 5 312111* ▪ conrad.de/kataloge

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 00 50-MM und den Katalog-Code: AC an. Nennen Sie bei telefonischer Bestellung zusätzlich die Kennung HK M2S. Schutzgebühr: Nur 4,- €**

* (0,14 €/Min. inkl. MwSt. aus dem Festnetz, maximal 0,42 €/Min. inkl. MwSt. aus dem Mobilfunknetz)
** Mit jedem bestellten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über 5,- €. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab 25,- € Mindestbestellwert einlösbar, sofern Sie dafür eine Katalog-gebühr bezahlt haben. Die Schutzgebühr für den Modell-bahnkatalog beträgt 4,- €. Bei gleichzeitiger Warenbestellung entfällt die Schutzgebühr und somit auch der Gutschein.

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten

Kataloge Filialen Online-Shop: conrad.de

ELECTRONIC CONRAD

die große zeit der eisenbahn

Glanzlos verflogen

Kennen Sie den „Senator“? – Nein, nicht den Opel mit selbiger Typenbezeichnung, sondern den Triebzug VT 10.5. Aha! – Und kennen Sie Pfalzfeld? – Nein? Kein Wunder! Eisenbahnhistorisch ist der kleine Hunsrück-Ort längst in Vergessenheit geraten. Was beides miteinander zu tun hat? Sowohl der einstige Starzug der noch jungen Bundesbahn als auch Pfalzfeld als Station der Strecke Boppard–Simmern sind längst glanzlos in die Ewigkeit der Bahngeschichte verflogen.

Hätte nun Märklin nicht ein Modell des VT 10.5 „Senator“ herausgebracht, müsste man sich nämlich auch nicht unbedingt sofort an diesen von der Deutschen Bundesbahn seinerzeit so genannten Tagesgliederzug erinnern. Denn von Erfolg gekrönt war dessen Einsatz keineswegs. Freilich: Das stark an ein Flugzeug erinnernde Design machte für 50er-Jahre-Verhältnisse schon mächtig was her, doch in der Praxis mutete das mit dem „Fliegen auf Schienen“ eher mehr als bescheiden an. Die Betriebsgeschichte des VT 10.5 „glänzte“ letztlich dann auch vor allem durch Ausfälle und technische Probleme. Vermutlich ist dies auch der Grund, dass der „Senator“ beim schwärmerischen Rückblick auf die 50er Jahre niemals in einem Atemzug mit den tatsächlichen Glanzlichtern jener Dekade, wie V 200, „Eierköpfe“ oder Einheitselloks, genannt wird.

Ganz anders verhält es sich beim erwähnten Ort im Hunsrück, dem wir in dieser Ausgabe eine Zeitreise ins Jahr 1983 abstatten. Pfalzfeld machte schon zu „Lebzeiten“ wenig her, ein Ort mit Bahnhof an einer Nebenstrecke wie so viele andere, ohne großes Aufheben. Die Eisenbahn kam dort einst ohne Glanz und Gloria an und ebenso wurde sie auch wieder verabschiedet.

Und dennoch: Wie nur wenig andere Orte steht Pfalzfeld symptomatisch für ein destruktives Verhalten der Bundesbahn in den späten 70er und dann vor allem in den 80er Jahren. Zerstörung von innen könnte man es aus heutiger Warte auch nennen. Anstatt sich in jener für Nebenbahnen zweifelsohne schwierigen Zeit mit praktikablen und zukunftsträchtigen Lösungen zu befassen, bedienten sich die damals Verantwortlichen billigster Methoden, um Hunderte von missliebigen Zweigstrecken-Kilometern loszuwerden und mit ihnen auch die letzten treuen Fahrgäste aus dem Hinterland.

„Sinkende Lebensqualität wurde schon 1983 mit Lügen kaschiert: Auch Pfalzfeld steht als armselige Metapher in der langen Liste der vom Schienenverkehr, ja vom kompletten Nahverkehr abgehängten Orte“, schreibt Joachim Seyferth in seiner Zeitreise gegen das Vergessen von längst im Nichts verflogener Eisenbahnstruktur. Wie wohl nur Wenigen ist es ihm in den 80ern auch gelungen, die Atmosphäre letzter Eisenbahntage fotografisch ausdrucksstark einzufangen. Nur so sind Zeitreisen an Orte wie Pfalzfeld heute überhaupt noch möglich.

GERHARD ZIMMERMANN

TITELFOTO:
Bahnübergänge im Modell – wohl eines der facettenreichsten Themen bei der Anlagengestaltung. Siehe Seite 82 ff.
WOLFGANG LANGMESSER

Mit Tempo und Komfort

Im Mai 1951 führte die Bundesbahn ein neues System schnellfahrender Züge mit gehobenem Komfort ein. Teils wurden Dieseltriebwagen aus der Vorkriegszeit eingesetzt, teils aber auch lokbespannte Züge. VT 08.5, V 200 und E 10 prägten in den 1950er-Jahren zunehmend das Bild. Die legendären F-Züge „Rheingold", „Rheinpfeil" und „Blauer Enzian" nahmen mit ihren besonderen Wagengarnituren eine herausragende Position ein. 1971 lösten IC-Züge im Zwei-Stunden-Takt die F-Züge ab.
Ein Beitrag über die internationalen F-Züge mit Schlafwagen rundet die aktuelle Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals ab, die wie gewohnt mit zahlreichen erstmals abgedruckten Fotoraritäten aufwarten kann.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 531202 · € 12,50

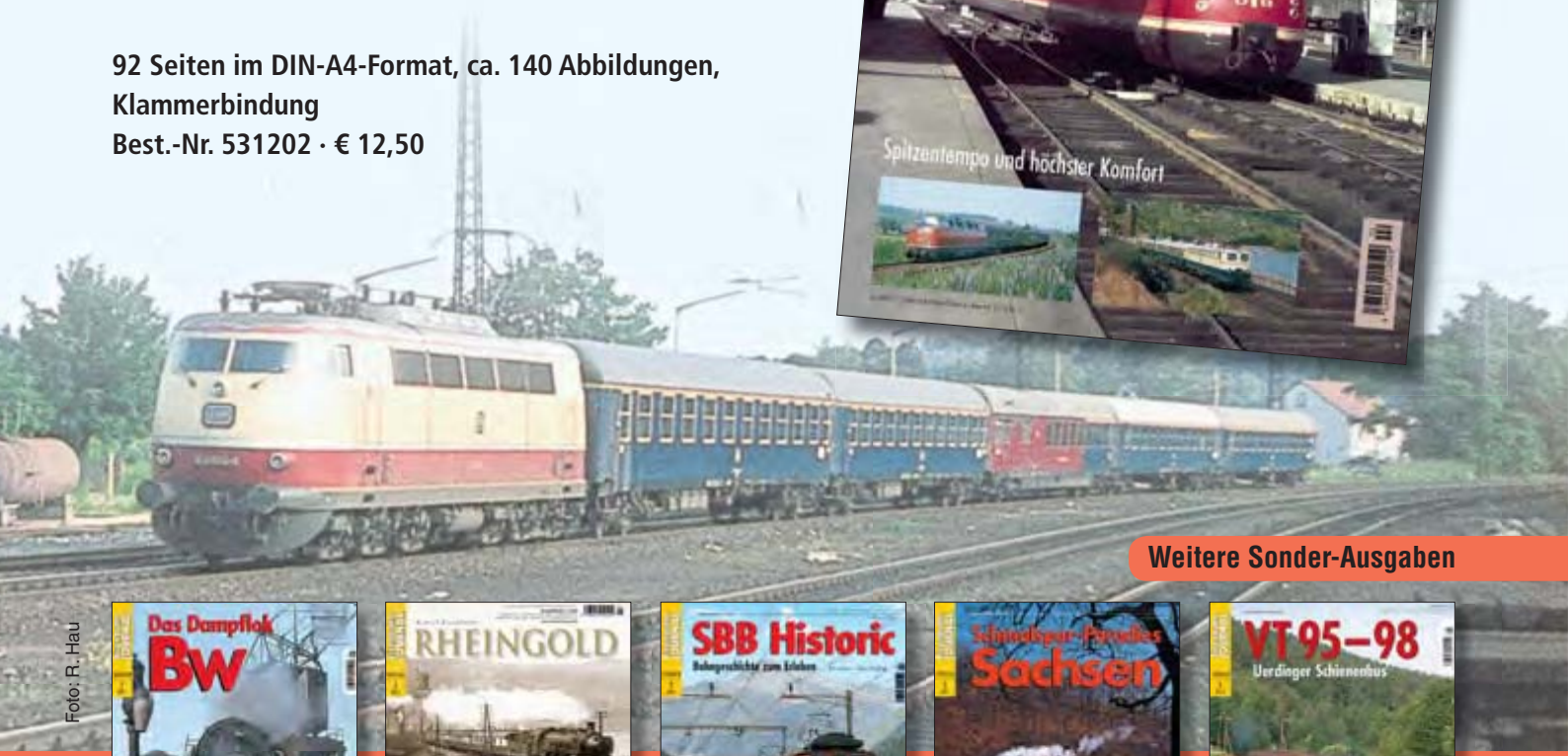


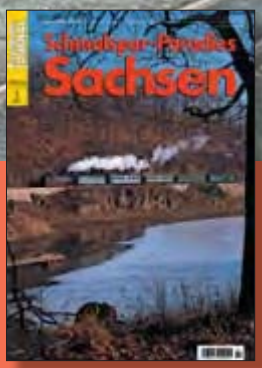
Foto: R. Hau

Weitere Sonder-Ausgaben

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. 541102 · € 12,50

VT 95–98
Uerdinger Schienenbus
Best.-Nr. 531201 · € 12,50

Eisenbahn JOURNAL

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Wolfgang Langwesser, Reinhold Palm, Sammlung Carl Asmus, Bruno Kaiser

titelthemen

Anlagengestaltung: Bahnübergänge im Modell
Wege übers Gleis 82

Vorbild und Modell: VT 10.5 und Märklin-Modell
Martin-Luther-Zug 16

Zug-Historie
Mythos „Blaues F-Zug-Netz“ 44

Anlagenporträt
Sommer, Sonne, Inselbahn 58

Wege übers Gleis »82

vorbild

Galerie
„Hingucker des Monats“ 6, 8, 10

Kurz-Gekuppelt
Notizen vom Vorbild 14

Momente
Letzte Holzklasse 30

Dampflok-Technik: Windleitbleche
Absonderlich 32

Zeitreise nach ...
... Pfalzfeld 38

VT 10.5 »16

modell

Neuheiten
Aktuelle Modellvorstellungen 54

Anlagenporträt
Ansichtssachen 66

Basteln: Modellautos supern / Teil 3
Laster und Lasten 74

Bastelwissen: Schienen im Pflaster / Folge 20
Training mit Tanks 78

Neues Modell: BR 50 von Märklin
Die Überfällige 88

Fahrzeugbau: Bahnhofswagen nach Vorbild
Schön altes Eisen 90

„Das goldene Gleis“
Preisverleihung 2012 96

Absonderlich »32

rubriken

Editorial 3
Forum 12
Fachhändler-Adressen 98
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt 100
Vorschau & Impressum 106

Inselbahn »58

WER MÖCHTE HIER NICHT BLEIBEN? Ein warmer spätsommerlicher Tag war der 13. September 1975. Wir befinden uns sichtlich in Großrückerswalde an der Schmalspurbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt. Ein paar alte Schmalspurgüterwagen, ein ebensolcher als Behelfsbude, dazu noch ein blechernes Fernsprechhäuschen und eine

einfache Bank. Das machte die Bahn hier schon aus, mehr brauchte es nicht. Keine Lok, kein Zug, ja nicht einmal Fahrgäste unterbrechen die fast vollkommene Stille. Selbst die Schafe grasen still vor sich hin und halten so als „außertarifliche Mitarbeiter“ des Bähnchens den Rasen auf dem Bahnsteig in Ordnung: So sieht wahre Idylle aus.

Foto:
Archiv Jahr

WER MÖCHTE HIER NICHT FLIEHEN? War es eine Ortsverwechslung des erschaffenden Münchner Architekten, die diesen Klotz als Vorstadtbahnhof Ingolstadt-Nord mit etwas Nahverkehrs-„Gekleckere" und ICE-Durchfahrwind an scheinbar falscher Stelle platzierte? Nein, es war der übliche kaltrationale „Sachzwingzwang" zur Befrie-

digung automobiler Parkplatzgier, der das Parkhaus nicht *am*, sondern *im* Bahnhof erzeugte. Die sitzlose Wartehalle wurde optisch kleinlaut ins Schattenreich des Monsters verbannt. Und man meint, der guten alten 111er mit Scherenstromabnehmer anzusehen, dass sie es eilig hat, diesem hässlichen Fleck wieder möglichst schnell zu entkommen ...

Foto:
Wolfgang Matussek

WER MÖCHTE HIER NICHT MITFAHREN? Auch bei der Reisekultur auf Schienen gab es einen Punkt, ab dem es wieder abwärts ging und das einst erreichte Optimum durch Marketing und Maskerade „verschlimmbessert“ wurde. Für den alleinreisenden Buben und seinen treuen Begleiter war die lange Fahrt entlang des Rheins anno