

Mit DVD

Eisenbahn
JOURNAL

11/2013
€7,40

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Bundesbahn-Klassiker im Nordschwarzwald: Die Kinzigtalbahn

B7539F, ISSN 0720-051 X
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg.-Lux. € 8,65 •
Niederl. € 9,50 • Itall., Span., Port. (com.) € 9,70 •
Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00



50 622 – ein
vielseitiges Arbeits-
tier auf DB-Gleisen

Laufzeit:
55 Minuten
Plus: Filmausschnitte
und Trailer von
RioGrande-Filmen

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



DAMPFLOK-HISTORIE
Baureihe 50 der DB

ZEITREISE NACH ...
... Herzberg (Harz)

H0-ANLAGE
Gebaut wie von Brandl

Mehr als **KOHLE** und **WASSER**



NEU
€13,70

Wie entsteht ein Dampflokk-Bw?
Diese neue Sonderausgabe zeigt die korrekten baulichen Anlagen und stimmigen Versorgungsabläufe – von der Planung bis zur perfekten Ausgestaltung.

1x1 des Anlagenbaus 2/2013

Das Dampflokk-Bw

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klebebindung, mit über 220
Abbildungen, Zeichnungen
und Tabellen

Best.-Nr. 681302

Eisenbahn
JOURNAL

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

... an *Hermann Josef Donkels*

Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben?
Ich würde erzählen, wie ich als kleiner Bub mit der Oma mit dem „Schluff“ (T 3) von Viersen nach Krefeld gefahren bin.

Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?
Ich habe aus der ersten Serie von Liliput die „Rheingoldwagen“, dazu die S 3/6. Aber auch die E 03 mit den passenden Wagen.

Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?
Schade, dass man den Gläsernen Zug kaputt in Augsburg abgestellt hat. Den sollte man reparieren und sogar neue Gläserne Züge bauen.

Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?
Ich würde Autofahren teurer und Eisenbahnfahren billiger machen.

Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?
Ich habe öfters geträumt, einen Schienenbus oder eine alte Straßenbahn in den Garten zu stellen. Leider fehlt mir der Garten dazu.

Angenommen, Sie machen Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs – mit welcher Eisenbahn-Lektüre?
„Geschichte der Eisenbahn“ von Ralf Roman Rossberg mit 500 Seiten.

Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?
In die Schweiz zur Rhätischen Bahn und weiteren Schmalspurbahnen; eine einmalige Komposition aus Bahn und Landschaft.

Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?
Ich habe mich selbst damit angesteckt. Als kleiner Bub gingen meine Eltern mit mir zum „Hohen Busch“, ein Waldgebiet bei Viersen, da verläuft auch heute noch die Strecke von Viersen nach Dülken und weiter nach Venlo. Wenn ich hörte, dass sich eine Dampflokomotive mit einem schweren Güterzug in Bewegung setzte, habe ich mich losgerissen und bin gerannt so schnell ich konnte. Ich stand auf der Brücke und hörte die knallharten Auspuffschläge der schwer arbeitenden Lok. Wenn ich heute daran zurückdenke, läuft mir noch ein schöner Schauer über den Rücken.

Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?
Natürlich Lokführer. Mein Vater hat mir aber erklärt, dass man da zuerst eine Schlosserlehre bestehen muss und danach zunächst viel schwarze Kohle schaufeln und viel Staub und Ruß schlucken muss. So habe ich dann eine Lehre in der Weberei begonnen.

Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?
Um 1958 die „MIBA“, die damals zwei Mark kostete.

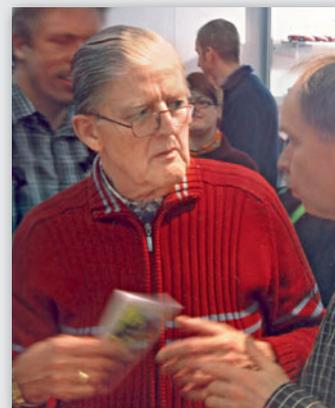
Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Bahn zu begeistern?
Die neuen Medien haben das Interesse an Eisenbahn/Modellbahn zerstört. So wie für neue Medien geworben wird, so sollte man auch für die Eisenbahn werben.

Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?
Natürlich eine Uhrwerks-Eisenbahn von Märklin. Wo die geblieben ist, kann ich heute nicht mehr sagen. Um 1960 bekam ich eine Anfangspackung mit der 01 097 und vier Blechwagen, zwei Weichen und so weiter.

Sie dürfen für eine Modellbahnfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude favorisieren Sie?
Die Antwort ist einfach: den schönen Krefelder Bahnhof.

Die größte Errungenschaft der Modellbahn? Und ihr größter Fehler?
Die größte Errungenschaft der Modellbahn ist auch ihr größter Fehler – die Digitalisierung: zu kompliziert und zu teuer. Ein Oval mit drei bis

Hermann Josef Donkels (79), aufgewachsen in Viersen am Niederrhein, war in seinem Berufsleben unter anderem als Samtweber und Webmeister bei der Mechanischen Seidenweberei Viersen AG beschäftigt und begeistert sich seit frühester Jugend für das Eisenbahnwesen. Technische Zusammenhänge interessieren ihn ebenso wie Impressionen aus der klassischen Zeit der Eisenbahn; insbesondere Dampflokomotiven, Schienenbusse und Akku-Triebwagen waren und sind seine Favoriten.



Weitere Interessen gelten historischen Industriemaschinen wie zum Beispiel Eimerkettenbaggern. Beruflich erlernte Fertigkeiten kann er auch in der Ausübung des Hobbys einsetzen (Selbstbau von Modellen). Bei der Modellbahn bevorzugt er die großen Spuren.

fünf Loks ist ja noch einfach. Will man tiefer in die Materie einsteigen, muss man schon ein halber Elektroniker sein. Die neue 23er von KM1 ist schon eine Wucht, aber wohin damit bei über 20 Modellen!

In welcher Eisenbahnepoche würden Sie am liebsten leben?
Ja, die 50er bis 70er Jahre müssten noch mal zurückkommen und dann müsste man eine perfekte Kamera haben. Glücklicherweise haben andere Eisenbahnfreunde diese Zeit festgehalten.

In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?

Zur Weiterbildung fuhr ich in den Jahren 1954/55 mit dem Dampfzug von Viersen nach Krefeld. Bei den Wagen handelte es sich zumeist um Umbauwagen, die später ein Lokführer im Schienenbus „alte Gurken“ nannte. Meine erste Schienenbusfahrt führte von Rosenheim nach Mühldorf am Inn.

Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?

Die „Raserei“ auf Schienen – für Eisenbahn wie auch Auto sind 150 km/h schnell genug. Bei all den neuen „Privat- und Länderbahnen“ habe ich ein ungutes Gefühl.

Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken?

Die Manager von „Stuttgart 21“ würde ich lernen lassen, mit dem Geld anderer Leute sparsam umzugehen.

Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?

Ich habe 1985 das große Heft in DIN A3 „150 Jahre Eisenbahn in Bayern“ von Bernhard Ücker gekauft. Dort findet man nicht nur schöne Fotos, sondern auch tolle Gemälde von A. L. Hammonds.

Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren?

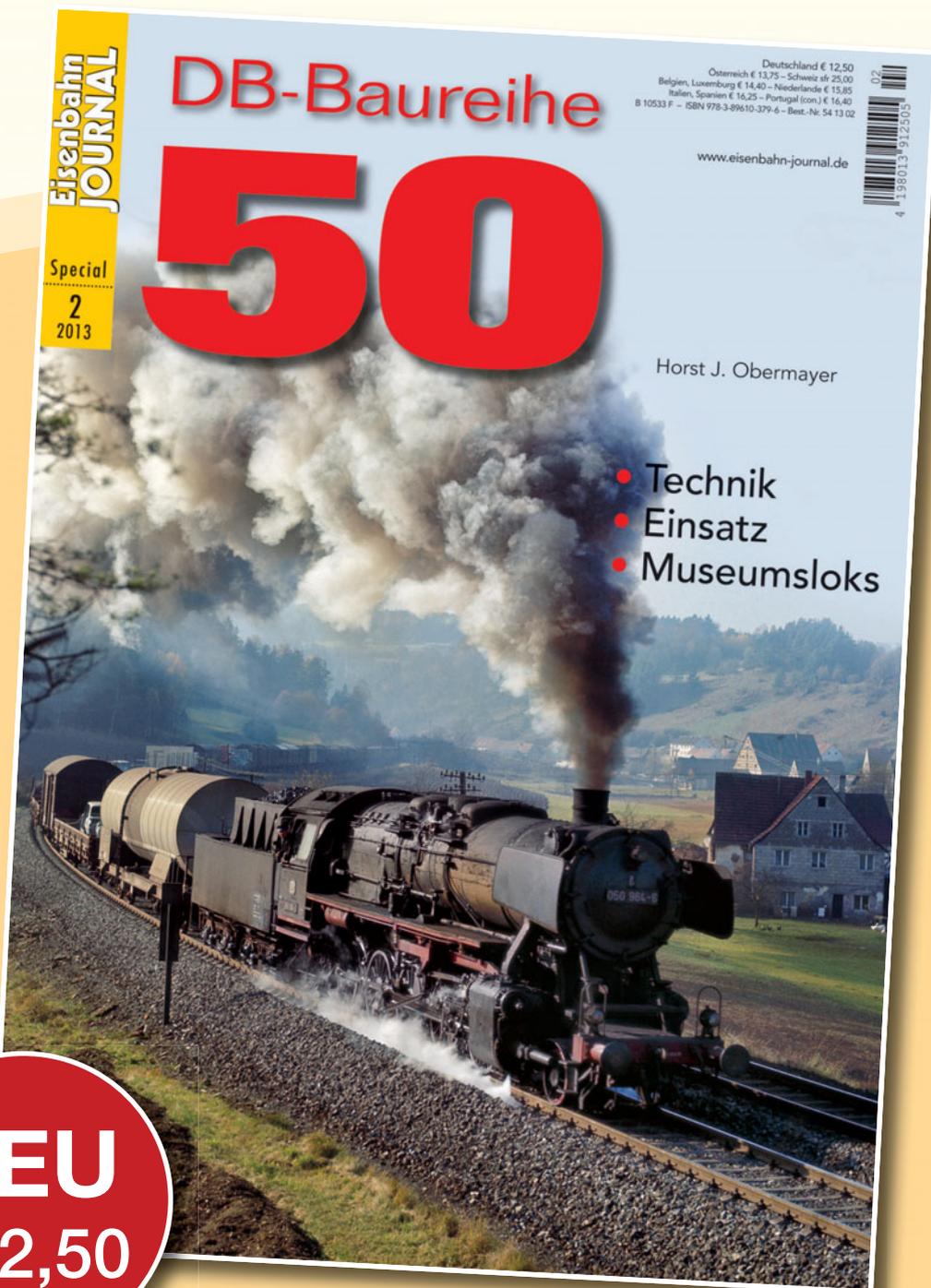
Wenn wir samstags zu den Ruhrgebietsstädten fahren, stellen wir fest, dass wieder mehr mit der Eisenbahn gefahren wird – das VRR-Ticket-2000 macht es möglich. Aber auch während der Woche sind die 425er der Linie RE 11 gut besetzt. Der Eisenbahnzug mit Dampf ist längst abgefahren. Ich hätte aber nichts dagegen, wenn so ein einzelner RE 11 von Mönchengladbach bis Hamm von einer Neubaukessel-01 gezogen würde, die könnte am ehesten den Fahrplan einhalten.

Vielseitiges Arbeitstier

Von den über 3.000 zwischen 1939 und 1944 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten Maschinen der Baureihe 50 waren am 1. Oktober 1957 noch 2.308 Exemplare bei der DB im Einsatz. In dieser EJ-Specialausgabe widmet sich Horst Obermayer der Entwicklung und der Technik der 50er sowie ihren vielfältigen Einsätzen bei der DB.

EJ-Specialausgabe 2/2013
DB-Baureihe 50
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541302

NEU
€12,50





BAUREIHE 50 DER DB SEITE 30

VORBILD

20 FRAGEN

...an Hermann Josef Donkels 3

GALERIE

Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT

Notizen vom Vorbild 14

SCHIENEN-BUMMEL

Schwarzwald-Traum im Kinzigtal 16

MOMENTE

„Buachla“ à la Maedel 28

DAMPFLOK-HISTORIE

Baureihe 50: Allgegenwärtige Arbeitstiere 30

ZEITREISE NACH ...

Herzberg (Harz) 40

DAMPFLOK-HISTORIE

Reichsbahn-Dampf: Der späte Abgesang 46

KLASSIK-REZENSION

„Unsere Eisenbahn“ 52

TITELBILD:

215 078 mit Eilzug am 17. Juni 1981 auf der Kinzigtalbahn bei Ehlenbogen.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

FOTOS OBEN: WALTER HOLLNAGEL/BD HAMBURG, GABI BRANDL



BAUEN WIE BRANDL SEITE 66

MODELL

NEUHEITEN

Aktuelle Modellvorstellungen 54

NEUES MODELL

Baureihe 75.1 von Liliput 62

NEUES MODELL

Baureihe 03 von Märklin 64

ANLAGENPORTRÄT

Bauen nach Brandl 66

WETTBEWERB „DIORAMENKÖNIG“

Platz 2: Der Investor kommt 76

BASTELN

Ladegut nach Vorschrift: Feldbahnlok 82

BASTELWISSEN

Segmentdrehzscheibe selbst gebaut 86

BASTELWISSEN

Nouaillier-Serie: Sach für den Saft 92

RUBRIKEN

Forum 12

Fachhändler-Adressen 96

Börsen und Märkte • Mini-Markt 98

Vorschau • Impressum 106



„Herbstzeitlose“

Trotz aller Pracht war es eine trügerische Idylle, damals vor 19 Jahren zwischen Wasserburg und Ebersberg. In jenen goldenen Oktobertagen war die Deutsche Bundesbahn bereits ein abgeschlossenes Kapitel der Eisenbahngeschichte; man schrieb das Jahr eins der DB AG, und sah wehmütig dem letzten Stündlein entgegen, das im Herbst 1994 den auf nur noch wenigen Strecken verbliebenen Schienenbussen bald bevorstand. Dennoch buhlte der 798 610 auch damals mit der Natur in schillernden rostrotbraunen Farbnuancen um die Wette, zeitlos, wie immer und überall, wo Bundesbahn-Schienenbusse in den 40 Jahren zuvor durch die Lande ratterten.

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN





KASTENLOKOMOTIVEN waren schon in den frühen Fünfzigern eine große Seltenheit, doch bei der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrem Dreiecks-Netz Heidelberg/Mannheim/Weinheim/Heidelberg waren auf einem knapp sieben Kilometer langen Streckenabschnitt diese Maschinchen noch unterwegs. Der Rest der OEG-Strecken war seit 1950 elektrifiziert, nur zwischen Weinheim und Schriesheim herrschte der Dampf, schmauchten die kleinen grünen



Lokomotiven mit vierachsigen Personenwagen am Haken. Wunderschön die gemütliche Szene aus Lützelsachsen Ort, einer kleinen Station mit Kreuzungs- und Ladegleis sowie einem hübschen Empfangsgebäude, das allerdings schon 1958 durch ein neues ersetzt wurde. Herrlich der OEG-Laster oder links das Fuhrwerk. 1954 waren die Kastenloks Geschichte, ersetzt von Diesellok, bis 1956 der Fahrdrabt auch diesen Abschnitt überspannte. SAMMLUNG BERMEITINGER



01 2204-4