www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Eisenbahn JOURNAL
12/2013
€ 7,40

Die große Zeit der Eisenbahn

B7539E ISSN0720-051X
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 12

Baureihe 41
Schönes Multitalent

ZEITREISE NACH ...
... Kordel

BAHNGESCHICHTE(N)
Eisenbahn-Nächte

ANLAGENBAU
Winter in vier Schritten

Porträt einer Legende

Foto: J. Seyferth

Die neue Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals widmet sich der Entwicklung, der Technik und den vielfältigen Einsätzen der ebenso zuverlässigen wie beliebten Maschine. Zahlreiche bislang unveröffentlichte und oft großformatig wiedergegebene Fotos lassen die Geschichte der 103 Revue passieren. Die DVD zeigt einige der schönsten Filme über die Baureihe 103 aus dem ER-VideoExpress.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen, aktuelle Statistik, inklusive Video-DVD mit ca. 61 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 701302 € 15,–

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

... an *Gunter Heck*

Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn" Ihren Enkeln beschreiben?
Es gab früher einmal eine viel gescholtene Beamtenbahn, die aber recht gut im Vergleich zu heute funktionierte. Es gab Nachtzüge, Reisen war ein Erlebnis.

Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn"?
Von der Form und Farbe her der 601. Er strahlt eine zeitlose Eleganz aus.

Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn" am meisten?
Die Einsicht, dass „Stuttgart 21" einen unnötiges Rückbau-Immobilienprojekt darstellt.

Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?
Ich trenne das Netz von der Staatsbahn ab und mache es allen gerecht zugänglich.

Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?
Ultralange Güterzüge in den USA fotografieren, zum Beispiel am Tehachapi Loop.

Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit?
Mit dem Buch Die Remsbahn *von Andreas M. Räntzsch vom Druckwerk-Verlag, weil es meine Hausstrecke beinhaltet.*

Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?
Durch meinen Sitznachbarn in der Schule, der mein bester Freund wurde. Mit ihm mache ich auch heute noch gelegentlich Fototouren.

Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?
Lokführer auf einer 194, 1020 oder 254.

Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?
Zeunerts Buch Die Baureihen E 93 und E 94.

Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Bahn zu begeistern?
Mir fallen nur Anfangspackungen für Kindergärten ein für zukünftige Modellbahner. Bei der „richtigen" Eisenbahn wäre vielleicht wieder ein Jugendmagazin der Bahn vonnöten. Auch zum Zweck der Mitarbeitersuche, wie früher Pfiff *oder* Blickpunkt DB.

Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?
Als Schwabe beginnt man natürlich mit einer Märklin H0. Bin aber mittlerweile Gleichstrom-Fahrer.

Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie?
Eine Maschinenhalle in Jugendstil, wie zum Beispiel Gebäude der Zeche Zollern der Gelsenkirchener Bergwerks AG.

Die größte Errungenschaft der Modellbahn? Und ihr größter Fehler?
Errungenschaft: Normschacht. Fehler: Nachwuchsmobilisierung gelingt kaum.

In welcher Eisenbahnepoche würden Sie am liebsten leben?
In der nächsten Epoche, da würde ich mit Interesse gerne sehen, was alles in Zukunft mit der Eisenbahn passiert.

Gunter Heck (44) ist in Waiblingen im Remstal geboren. Er hat beim Sägenherstelller Stihl eine Ausbildung zum Werkzeugmacher absolviert und auch dort später als Erodierer gearbeitet. Im September 1997 übernahm er die Neugründung der Fachbuchhandlung „Stuttgarter Eisenbahnparadies". Seit 1976 ist Heck Modellbahner und betreibt seit 1986 intensiv das Hobby Eisenbahnfotografie. Er ist verheiratet und hat zwei Töchter. Weitere Hobbys sind Lesen, früher auch Windsurfen und Skifahren, heute noch Radeln und SUP (Stand up paddeling).

Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?
Ins Bw Kornwestheim. Dort durfte ich mal mit auf der „300" nach Ulm über die Geislinger Steige fahren. So hieß intern bei den Lokführern die 150 150-1.

In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?
Noch eine Weile darf ich im „heiligen ET" mitfahren, bis hier in Stuttgart der 420 abgestellt wird.

Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn" sofort abschaffen?
Das „Denglisch", das Herr Grube zumindest etwas zu bekämpfen scheint. Die Aktivitäten des Konzerns auf die heimatlichen Aufgaben zurückstutzen. Die Weisungen, dass Züge nicht mehr aufeinander warten dürfen.

Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken?
Auf den Kurs „Erfolgreich Lobbyarbeit für die Bahn bei der Regierung leisten".

Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?
Eine Ansicht des Bw Köln 1 aus den Achtziger Jahren mit der Doppeldrehscheibe und dem Rest-Ringlokschuppen.

Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn" geben oder ist der Zug abgefahren?
Wenn die Energie- und Folgekosten bei Auto, Lkw, Schiff und Flugzeug immer mehr steigen, wird es vielleicht eine Renaissance der Bahn geben. Die Zersiedelungspolitik in Deutschland macht eine Umkehr aber schwer.

Mehr als KOHLE und WASSER

NEU
€ 13,70

Wie entsteht ein Dampflok-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 Dampflok-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

REIZ DER SPÄTEN STUNDE SEITE 30

US-KESSELWAGEN IN VORBILD UND MODELL AB SEITE 50

VORBILD

20 FRAGEN
…an Gunter Heck 3

GALERIE
Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT
Notizen vom Vorbild 14

DAMPFLOK-HISTORIE
Baureihe 41: Schönes Multitalent 16

MOMENTE
Nicht ohne Proviant 28

BAHNGESCHICHTE(N)
Reiz der späten Stunde 30

ZEITREISE NACH …
Kordel 40

KLASSIK-REZENSION
Waggons im Werk 48

MODELL

NEUHEITEN
Aktuelle Modellvorstellungen 68

11. MODELLBAUWETTBEWERB
Folge 7: Endstation Limburg 76

WETTBEWERB „DIORAMENKÖNIG“
Platz 3: Idylle mit Rüsseltierchen 86

ANLAGENBAU:
ZWEI QUADRATMETER SCHNEE
Teil 1: Wintertraum für zwei 90

DAS BESONDERE THEMA

US-KESSELWAGEN
IN VORBILD UND MODELL
Wagen mit drei Leben 50
Wiederaufbau-Kessel 56
Sandtanke 62

RUBRIKEN

Forum 12
Fachhändler-Adressen 96
Börsen und Märkte • Mini-Markt 98
Vorschau • Impressum 106

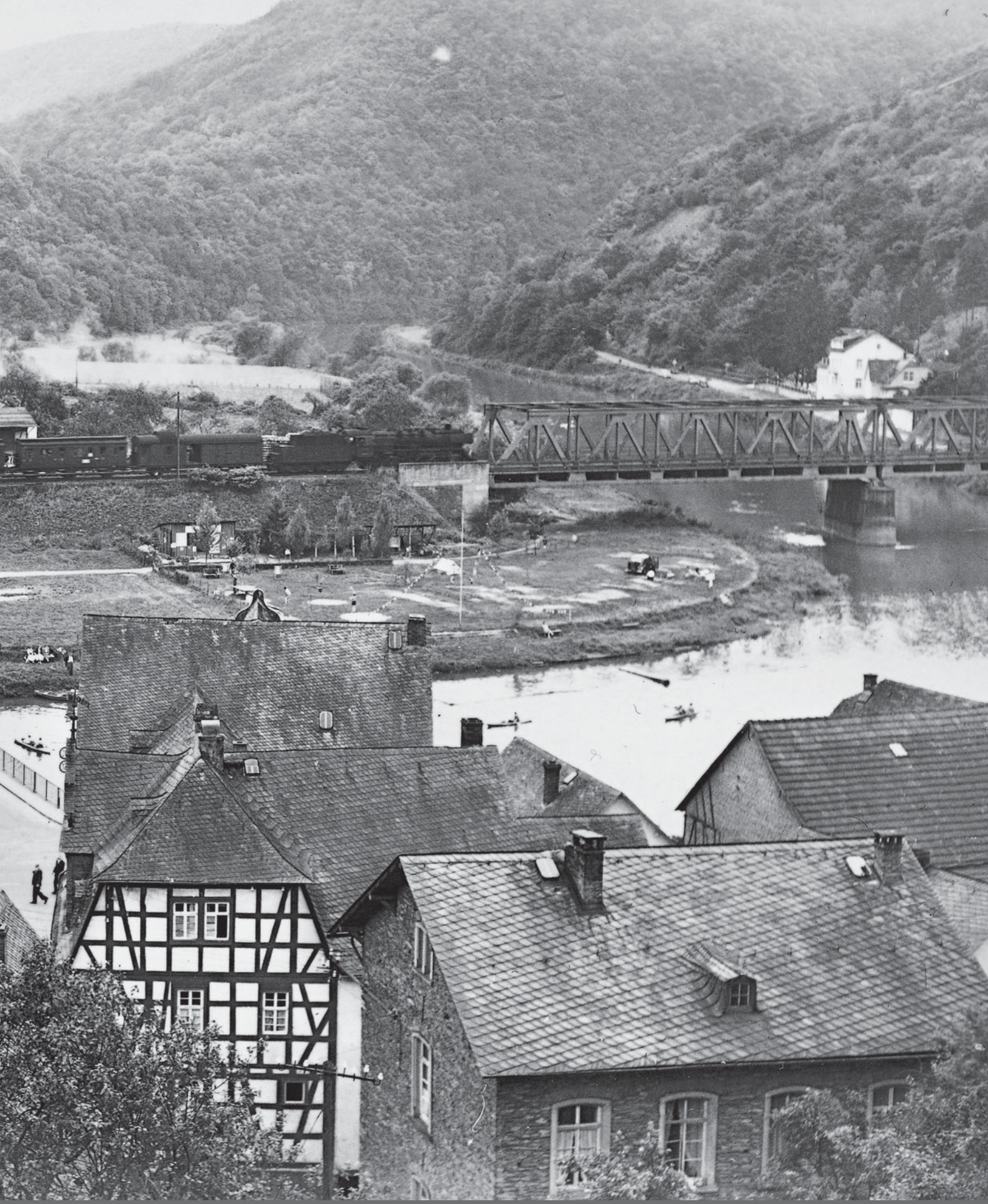
TITELBILD:
41 145 mit einem gemischten Güterzug Richtung Bremen im Mai 1967 bei Hamburg-Harburg.
FOTO: JÜRGEN KRANTZ
FOTOS OBEN: JOACHIM SEYFERTH, ANDREAS MOCK

Mit unverkrampftem Alltagsblick

Walter Hollnagel sei Dank, dass er nicht jenen eindimensionalen Blick durch die Kamera hatte, der so manch andere Fotografen dazu trieb, jahrzehntelang Eisenbahn möglichst losgelöst vom natürlichen normalen Umfeld zu fotografieren; bloß kein Auto, bloß keine Menschen in der Nähe, stattdessen möglichst nur das sterile Abbild von Loks und Zügen in 45-Grad-Schräge – geradezu besessen vom reinen Typenfoto. Ganz anders der einstige Lichtbildner der Bundesbahn-Direktion Hamburg. Er setzte die Eisenbahn stets gezielt in den jeweiligen zeitlichen Kontext und hielt sie nicht krampfhaft isoliert vom Alltagsambiente seiner Zeit, er dokumentierte den Alltag

mit dem Schienenverkehr. Sein Nachlass in den verschiedenen Archiven und Sammlungen vermittelt uns daher heute einmalige, großartige Eisenbahnszenen, eingebettet und umweht vom Zeitgeist der vierziger und fünfziger Jahre. So wie hier auf der rückwärtigen Seite des Bahnhofs Hamburg-Dammtor. Am 13. Januar 1959 fotografierte Hollnagel einen Zug der Hamburger S-Bahn und wählte als Vordergrund zwei seinerzeit das Straßenbild prägende Pkw-Typen: einen Mercedes-Benz 220 und einen VW Käfer in Exportausführung mit ovalem Heckfenster. Der Kuppelbau hinter der Bahnstrecke gehört zum Hauptgebäude der Universität Hamburg. FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

WAGEN AUS FÜNFZIG JAHREN enthielt der P 1464, mit dem eine Lok der Baureihe 50 – Fotograf Carl Bellingrodt hat die Nummer 50 2355 notiert – am Nachmittag des 9. September 1956 den Bahnhof Obernhof im Lahntal verließ. Wer von den Reisenden gut gewählt hatte, saß in einem der neuen Umbau-Dreiachser auf Polster, egal ob in der ersten oder zweiten Klasse. Gleichen Komfort fand man in der an vierter Stelle laufenden Erstklass-Donnerbüchse aus Reichsbahnzeiten. Dagegen dürfte das Angebot in den vier preußischen Abteilwagen trotz Klassenreform wie eh



und je aus sitzfleischstrapazierenden Holzbänken bestanden haben. Eine Stunde und vierzig Minuten benötigte der P 1464 für die Fahrt von Limburg nach Koblenz. Viel Zeit, die Nase aus dem Fenster zu stecken und einen Blick auf das Kloster Arnstein links vom Zug oder die Paddelbootfahrer rechts davon zu werfen, blieb seinen Reisenden aber nicht mehr: Gleich nach der Brücke rechts beginnt der 450 Meter lange Obernhofer Tunnel – gefüllt vom Qualm der anfahrenden Dampflok nur für hundertfünfzigprozentige Fans ein Vergnügen. SAMMLUNG DR. HUFNAGEL

Paartal, Kempten, Kanada

Als der 628 103/928 103 vor genau 20 Jahren, am letzten Tag des Jahres 1993, in Augsburg Hbf zu seiner letzten Fahrt der ausklingenden Bundesbahn-Ära aufbrach, um durch das nur mäßig winterlich „gezuckerte“ Paartal nach Aichach und weiter Richtung Ingolstadt zu zuckeln, hatte die 1981 gebaute „Zwischenserie“ 628.1/928.1 mit ganzen drei Exemplaren noch eine lange Einsatzzeit unter dem neuen „Dienstherrn“ Deutsche Bahn AG vor sich. Noch bis zum Fahrplanwechsel am 8. Dezember 2007 standen die drei Triebwagenzüge vom Bahnbetriebswerk Kempten aus im Einsatz, zunächst weiterhin in einem weiten Bereich vom Allgäu bis zur Donau, zuletzt jedoch nur noch auf dem Beheimatungsort nahen Strecken. Nach der z-Stellung Anfang 2008 wurden zwei der drei Züge aufgearbeitet und an ein kanadisches Bahnunternehmen verkauft.

Foto: Gerhard Zimmermann