

Eisenbahn
JOURNAL

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

7/2014
€ 7,40

B7539E ISSN 0720-051X
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg.-Lux. € 8,65
• Niederl. € 9,50 • Itali. Spagn. Port. (com.) € 9,70 •
Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00



VT 95

Der „kleine“ Rote im Vorbild und
als neues Märklin-Modell

ANLAGENPORTRÄT
Kuningen anno 1930

DAMPFLOK-HISTORIE
Preußische Abkömmlinge

TIERTRANSPORTE
Schafe und Schweine

Mit Märklin durch die Oberpfalz

Begleiten Sie den Meister des Anlagenbaus ins landschaftlich reizvolle Ostbayern zur Zeit der „guten alten Eisenbahn“. Sein neuestes Werk, eine L-förmige Märklin-Heimanlage mit 5,50 x 4,30 m Schenkellänge, vereinbart eine großzügige, zweigleisige Parodestrecke mit herrlicher Nebenbahnromantik und einem typisch bayerischen Endbahnhof samt Lokstation.

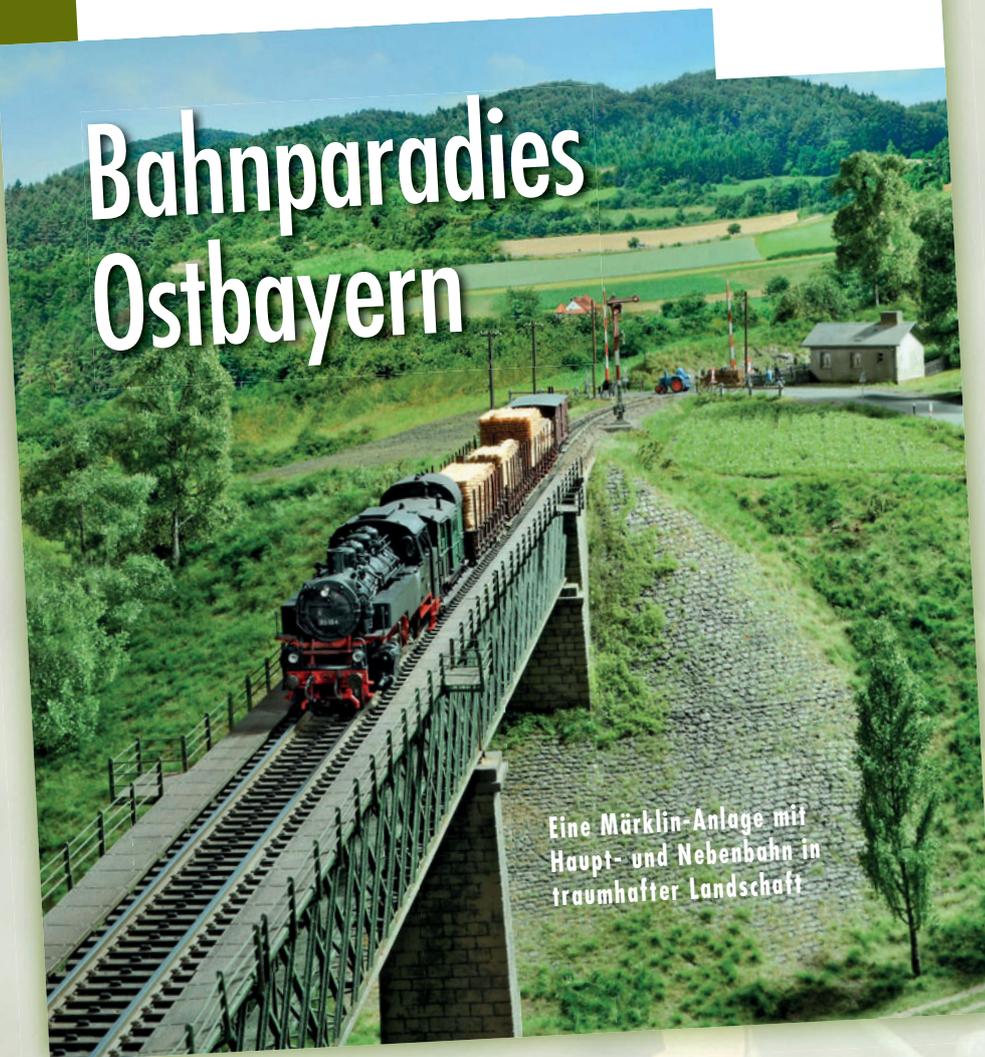
Eisenbahn
JOURNAL

1
2014

ZKZ B 7539 Sondernummer 3 ISBN 978-3-89610-394-9 Best.-Nr. 66 14 01 **Deutschland € 13,70**
Österreich € 15,00 Schweiz sfr 27,40 Belgien, Luxemburg € 15,75 Norwegen NOK 175,00
Niederlande € 17,35 Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Josef Brandls Traumanlagen

Bahnparadies Ostbayern



Eine Märklin-Anlage mit
Haupt- und Nebenbahn in
traumhafter Landschaft

NEU
€ 13,70

**Josef Brandls Traumanlagen 1/2014:
Bahnparadies Ostbayern**

**92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung, ca. 120 Abbildungen,
Best.-Nr. 661401**

**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

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Als der Beruf des Lokführers tatsächlich noch einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert hatte.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Die Erstauflage des zwischen 1928 und 1939 verkehrenden „Rheingold“.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Gepflegte Bahnstationen à la Schweiz. Wo es kein Personal vor Ort mehr gibt, wird es zwangsläufig auch keine gepflegte Bahnanlagen mehr geben können.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Weg von den permanenten Lippenbekenntnissen hin zu einer ernsthaften Stärkung des Eisenbahngüterverkehrs nach strikten ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Eine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn von Moskau nach Peking. Und zwar als Individualreisender, vorzugsweise in der kalten Jahreszeit in der einfachen Wagenklasse fernab etwaiger Wohlfühlarrangements einschlägiger Reiseanbieter. Eintauchen in den faszinierenden Mikrokosmos der Transsib und sich einfach nur treiben lassen.

6. 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? Das kann für mich derzeit eigentlich nur die Zeitschrift *BahnEpoche* sein, mit einem Themenspektrum, das mich von Ausgabe zu Ausgabe immer wieder aufs Neue fasziniert.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Die sonntäglichen Begegnungen mit der Baureihe 65 beim Kirchgang mit den Eltern im zarten Kindesalter und die in Hörweite am Elternhaus vorbeiführende Angertalbahn.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Soweit ging die Liebe zur Eisenbahn dann doch nicht, mein Traumberuf war ein naturverbundener, und zwar der des Försters.

9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben? Der bei der Franckh'schen Verlagshandlung in Stuttgart erschienene Bildband „Dampflokomotiven in Deutschland“ von Jean-Michel Hartmann.

10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern? Durch pfiffige Maßnahmen auf sich aufmerksam machen. Im Computerzeitalter ist die Jugend von heute über Smartphone, Tablet und Laptop allzeit erreichbar – hier ist schlicht und einfach die Kreativität der Damen und Herren aus den Marketingabteilungen gefragt.

11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Natürlich die vom großen Bruder geerbte Märklin-Eisenbahn!

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Ganz spon-

20 FRAGEN AN

Udo Kandler



Udo Kandler, geboren am 24. Mai 1958 in Düsseldorf und aufgewachsen im benachbarten Ratingen, widmet sein Interesse seit frühester Jugend der Eisenbahn- und Reisefotografie im In- und Ausland. Aus der Leidenschaft zur Fotografie erfolgte 1980 die Ausbildung zum Verlagskaufmann in einem Fotofachverlag. Seit 2005 ist er als freier Fotojournalist und Autor tätig mit Bild- und Textveröffentlichungen in den einschlägigen deutschen Eisenbahnzeitschriften; zudem Autor zahlreicher Bildbände und Sachbücher sowie diverser Sonder-, Special- und Extra-Ausgaben des *Eisenbahn-Journals*.

tan fällt mir das an der Eifelstrecke gelegene Empfangsgebäude des Bahnhofs Speicher ein. Die verwunschene Architektur in Verbindung mit dem verbauten roten Sandstein und der Abgeschiedenheit im engen Kylltal hat fast etwas Mystisches.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Modellbahn ist nicht wirklich mein Thema, von daher möchte ich mir diesbezüglich kein umfassendes Urteil erlauben.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Wären da nicht die verhängnisvollen politischen Umstände, würde ich fast die 1930er Jahre favorisieren. Am Vorabend der Massenmotorisierung erreichte die Eisenbahn in Deutschland ihre Blüte – deren Leistungsfähigkeit am Ausgang der Dekade leider allzu sehr fehlgeleitet wurde.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Es mag mittlerweile ein wenig abgedroschen rüberkommen, das ändert aber nichts an der Tatsache, dass ich die Eindrücke des Dampfbetrieb am Jingpengpass in der Einsamkeit der Inneren Mongolei als das für mich ultimative Dampferlebnis in Erinnerung behalten möchte. Ein Ort, den ich unter den Begebenheiten der Jahrtausendwende jederzeit wieder aufsuchen würde, nur lässt sich die Zeit bekanntlich nicht zurückdrehen – und das ist auch gut so.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Abteilwagen mit Vis-à-vis-Sitzen, die sich bei Bedarf in bequeme Nachtlager umgestalten ließen.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Die Bahn hat in den zurückliegenden Zeiten wahrhaft reichlich alte Zöpfe abgeschnitten, nun sollte es verstärkt um die Bestandswahrung gehen, damit sie auch morgen noch zuverlässig funktioniert!

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Es geht auch ohne Lehrgang: Rückbesinnung auf die Kernkompetenz und als Dienstleister die Nähe zu den Kunden wahren.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Ich bin kein Freund von Gemälden. Ein auf Barytpapier handwerklich perfekt ausgearbeiteter Schwarzweißabzug in angemessener Größe mit einer Stimmungsaufnahme von Toni Schneiders (z.B. die „W a r t e n d e Frau“) wäre da schon eher was.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Eine Rückbesinnung ist nur schwerlich vorstellbar, denn das gnadenlose „Gesund-schrumpfen“ der Eisenbahn (Rückbau der Gleisanlagen) auf das so genannte betriebswirtschaftlich optimale Netz mit dem Rückzug aus der Fläche lässt keinen Spielraum mehr nach oben zu. Schon von daher wird es keine „große Zeit der Eisenbahn“ mehr geben.

BAHN**Epoche** verpasst? Diese Ausgaben sind noch lieferbar:



BAHN**Epoche** 3
Best.-Nr. 301203



BAHN**Epoche** 4
Best.-Nr. 301204



BAHN**Epoche** 5
Best.-Nr. 301301



BAHN**Epoche** 6
Best.-Nr. 301302



BAHN**Epoche** 7
Best.-Nr. 301303



BAHN**Epoche** 8
Best.-Nr. 301304



BAHN**Epoche** 9
Best.-Nr. 301401



BAHN**Epoche** 10
Best.-Nr. 301402

Jede Ausgabe mit 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Film-DVD, € 12,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Entdecken Sie die Faszination der

Eisenbahn-Klassik



NEU

BAHN**Epoche** 11
SOMMER 2014
Best.-Nr. 301403

Vor 50 Jahren wurde sie entwickelt und vor 40 Jahren, im Sommer 1974, die letzte Serie ausgeliefert: Baureihe 103 – Ikone der Bundesbahn. Grund genug, die 103 in **BAHN**Epoche aus verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten: als Symbol und Werbeträger, rastlose Spitzenreiterin, technische Meisterleistung und Arbeitsplatz. Mit thematisch passender Video-DVD „Abschied von der 103“ (Laufzeit 62 Minuten)

Weitere Themen sind:

Sehnsuchtsort Berlin Anhalter Bahnhof: Vom Traumbahnhof zum Trauerfall • Vor 70 Jahren: Bomben auf Hamburg-Wilhelmsburg • G 7 im Werkverkehr der Gutehoffnungshütte • Max Baumberg: Letzte große Gestalt der deutschen Dampflokomotiv-Entwicklung • Mit dem Heckeneilzug durch das nordhessische Bergland • Wiederbelebung der Lok 01 1104

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem **BAHN**Epoche-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,- gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang **BAHN**Epoche inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert – insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,- (Ausland € 48,-).

So verpassen Sie keine Ausgabe. Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen die DVD „Fernzüge der 1950er Jahre“ mit 31 Minuten Laufzeit.



Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

DVD „Fernzüge der 1950er-Jahre“

Klangvoll benannte Fernzüge wie der „Roland“, der „Blaue Enzian“ oder der „Glückauf“ werden in diesem wiederentdeckten Archiv-Film der DB in Originalaufnahmen und malerischen Landschaften gezeigt.



Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten

Ihr Begrüßungsgeschenk



16



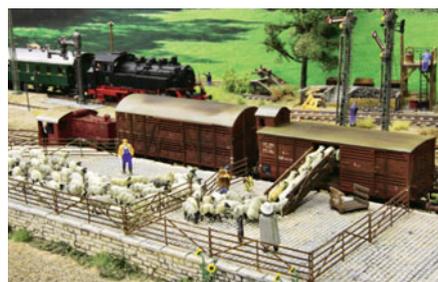
58

34



60

86



VORBILD

20 FRAGEN AN
Udo Kandler 3

GALERIE
Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT
Notizen vom Vorbild 14

TRIEBWAGENPORTRÄT
VT 95: Der kleine Rote 16

NUR EIN MOMENT
„OTTO? Find ich gut!“ 32

DAMPFLOK-HISTORIE
G 8.3/G 8.2: Die Abkömmlinge 34

ZEITREISE
Mühlen 1984 44

KLASSIK-REZENSION
Der IC-Fahrplan 1971/72 50

MODELL

MODELL-NEUHEITEN
Aktuelle Modellvorstellungen 52

NEUES MODELL: VT 95 VON MÄRKLIN
Einmotorer in Zweitaufgabe 58

ANLAGENPORTRÄT
Verschlungen nostalgisch 60

EJ-„DIORAMENKÖNIG“ FOLGE 5
Bekohlung mal anders 70

DIORAMA
Sommer-Borgward 78

FAHRZEUGUMBAU
Spalt Lok – Tender: Endlich zu! 82

TIERE FAHREN BAHN
Kleinvieh: Ab auf die Alm 86

ELEKTRONIK
Lange Leine für Lenz 94

RUBRIKEN

Leser-Post 12

Fachhändler • Börsen und Märkte • Mini-Markt 98

Vorschau • Impressum 106





METAMORPHOSE EINER STEILEN LEGENDE

Nach den Stilllegungen vieler Nebenstrecken Ende des vorigen Jahrhunderts gibt es derzeit eine neue und riesige Welle der Veränderung im deutschen Streckennetz – jetzt erwischt es die alten Hauptstrecken, deren Trassen und Kunstbauten für den zukünftigen Schienenverkehr nicht mehr geeignet erscheinen. So auch die legendäre Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken, die nach dem Neubau einer Alternativstrecke mit geringerer Neigung und vier Tunneln in wenigen Jahren (geplant 2017) komplett stillgelegt und der Natur überlassen sein wird. Am 16. Mai 2014 hielt der Eisenbahnfotograf Knut Schelenz das unromantische, aber dokumentationsreiche Zwischenstadium beider Trassen fest – unter ihm der Bereich des zukünftigen Westportals des neuen Metzberg-Tunnels, vor ihm die Baustelle des zukünftigen Hainer Tunnels, der mit 745 Meter Länge in offener Bauweise errichtet wird. Auf dem alten Bahndamm der bekannte „Henkelzug“ (84097) von Langenfeld nach Wassertrüdingen, mit rund 750 Tonnen kommt er ohne Schublok aus. Zuglok ist die 139 287 der „Bayern-Bahn“, die ihre Metamorphose allerdings längst hinter sich hat: Sie entstand Mitte der Neunzigerjahre aus der stahlblauen 110 287 und fährt heute vergleichsweise schmucklos ebensolche Züge.

Foto: Joachim Seyferth

VIEL LOK FÜR WENIG WEG

Begleitet von einem kräftigen Föhnsturm beschleunigte an einem Sommer-Spätachmittag des Jahres 1953 Lok 39 256 ihren D 279 aus Konstanz in Richtung Norden. Recht warm dürfte es gewesen sein, denn im Packwagen genossen zwei Mann des Zugpersonals die Kühlung durch den Fahrtwind. Auf der Straße stand zwar ein Schupo bereit, den Verkehr zu regeln, doch lässt das einzige Motorfahrzeug unter vielen Radlern Zweifel am Sinn seines Einsatzes aufkommen. Beim D 279 dürfte es sich um den kürzestlaufenden D-Zug der DB gehandelt haben: Schon nach 28 Minuten endete er in Singen am Hohentwiel. Die meisten seiner Wagen gingen dort auf den D 79 über und liefen mit diesem weiter bis Stuttgart und sogar Hamburg-Altona.

Foto Carl Bellingrodt, Slg. Dr. Sigurd Hufnagel





