Mit DVD

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

8/2014
€ 7,40

B7539E ISSN0720-051X
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg.,Lux. € 8,65
• Niederl. € 9,50 • Itnl., Spam., Port.(cont.) € 9,70 •
Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00

4 190753 907407 08

232 & Co: Von der TE 109 zur 233

Starke Schwestern

© 2014 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Eisenbahn-Journal, Fürstenfeldbruck

DAMPFLOK-HISTORIE
DRG-Einsatz der BR 78

TIERTRANSPORTE
Turnierpferde

ANLAGENPORTRÄT
Strecke für Klassiker

EJ-Sonderausgabe 2/2014
DB-Baureihe V 60
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, über 140 Abbildungen
Best.-Nr. 531402

DB-V 60:
Fleißige Rangierloks

Von 1955 bis 1964 nahm die Deutsche Bundesbahn 942 Stangen-Diesellokomotiven des Typs V 60 für den leichten und mittleren Rangierdienst in Betrieb. Zum vielfältigen Aufgabengebiet gehörte auch die Beförderung leichter Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen sowie der vereinzelte Einsatz im Personenzugdienst.

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

20 FRAGEN AN

Klaus Kreußel

Klaus Kreußel (57) ist gebürtiger Saarländer und stammt aus dem kleinen Dorf Oberlinxweiler, das heute zur Stadt St. Wendel gehört. Er ist Eisenbahner in der dritten Generation. Sein Großvater war Heizer in Metz und hatte im Januar 1918 ein Eisenbahnunglück nur knapp überlebt. Trotz dieses einschneidenden Erlebnisses ging auch sein Sohn zur Eisenbahn. Kreußels Vater war Lokführer beim Bahnbetriebswerk Saarbrücken Hbf. Er übertrug den Eisenbahn-Bazillus schon früh auf seinen Sohn Klaus, der später ebenfalls die Laufbahn des Lokomotivführers einschlug. In den Zeiten des Strukturwandels wurden in Saarbrücken jedoch immer weniger Lokführer benötigt. Mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebs in Stuttgart suchte das Bw Plochingen dringend Lokführer und warb dafür im strukturschwachen Saarland. Klaus Kreußel ergriff die Gelegenheit und siedelte um ins Schwabenland. Die Liebe sorgte für einen weiteren großen Ortswechsel und die Versetzung auf eigenen Wunsch zum Bw Löhne. Als dessen Auflösung absehbar wurde, bewarb sich Klaus Kreußel in Hannover. Hier war er unter anderem an einem zweijährigen Projekt zum Kuppeln von ICE-Zügen beteiligt. Nach einer kurzen Zeit als Lokführer in der bayerischen Landeshauptstadt war Klaus Kreußel seit 2002 wieder in Stuttgart beschäftigt, nun jedoch im Fernverkehr. In der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer engagiert er sich für die sozialen Rahmenbedingungen seiner Zunft. Sein ausgeprägter Sinn für soziale Gerechtigkeit und sein Einsatz für die Kollegen haben dazu geführt, dass er seit 2010 als freigestellter Betriebsrat in Stuttgart tätig ist. In seiner Freizeit fröhnt er zwei großen Leidenschaften: dem Sammeln von Lokschildern und dem Bau von Modellen und Dioramen in der Spur 0. Als Eisenbahner mit Leib und Seele ist Klaus Kreußel sowohl bei seinen Berufskollegen wie auch in Sammlerkreisen hoch geschätzt.

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Auf gepflegten Bahnanlagen verkehrten die Züge pünktlich. Graffiti waren noch kein Thema.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der „Rheingold“.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Das „Mitnehmen“ ihrer Mitarbeiter/innen im Betriebsdienst.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Chancengleichheit für alle Verkehrsmittel. Die Bahn hat keine Lobby – im Gegensatz zum Lkw.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Eine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn.

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? Mit Karl-Ernst Maedels „Geliebte Dampflok“.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Von beiden Großvätern und dem Vater – allesamt Eisenbahner mit Leib und Seele.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Lokomotivführer.

9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben? Der Märklin-Katalog.

10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern? Die Bahn als umweltfreundlichstes Unternehmen näherbringen.

11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Ja, eine Märklin-H0-Bahn und seit fast zwanzig Jahren Spur 0.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Den Lokschuppen und die Behandlungsanlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks St. Wendel.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler? Das Plus: der Wiedereinstieg in Spur 0 von Brawa und Lenz in hervorragender Qualität inklusive dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Minus: zu viele Farb- und Beschriftungsvarianten in H0 und Mehrfachentwicklungen.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? In der Epoche III b.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Nach Oberlinxweiler zur ehemaligen Schotterverladung.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Im Schienenbus VT 98 mit seiner tollen Rundumsicht.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Das Denken nur nach Kostenstellennummer. Dann würde ich für mehr Miteinander eintreten und nicht für ein Gegeneinander. Und ich würde den Fahrscheinverkauf vereinfachen.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Auf einen mit dem Thema: Wie funktioniert sie denn eigentlich – die Eisenbahn?

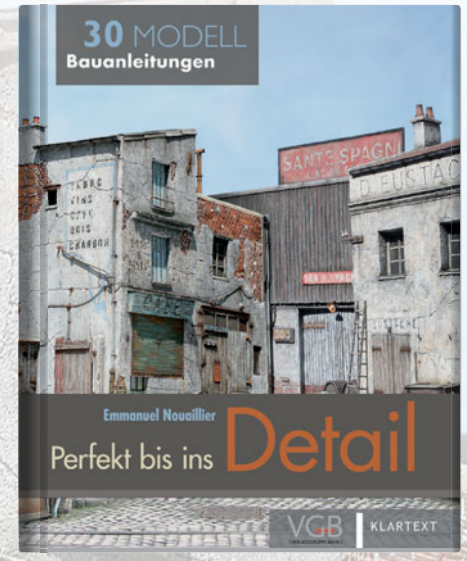
19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Eine von Ferry Ahrlé: „Im Vorfeld des Bahnhofs“. Zeigt eine 103 mit IC-Wagen in Frankfurt Hbf. Das Motiv lädt hundertprozentig zum Abschalten ein.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Ich meine, die Eisenbahn hat eine gute Zukunft!

DIE BAHN IM BUCH

Unsere Topseller

Ihre kompetenten Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



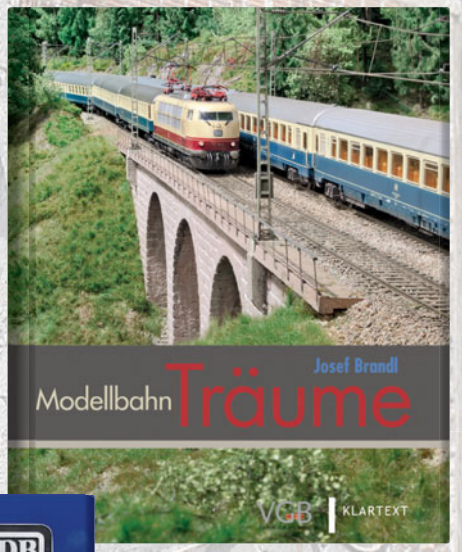
Perfekt bis ins Detail

Emmanuel Nouailliers Modellbau-Juwelen

Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?" hervor. Dieser neue großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive von Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in beeindruckenden Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.

40 Galerie-Seiten und 30 Modell-Bauanleitungen, 208 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Umschlag, über 250 Abbildungen.
Best.-Nr. 581408

je Band
€ 39,95



Josef Brandls Modellbahn-Träume

Wenn es um den Bau von naturalistischen Modellbahnanlagen geht, gilt Josef Brandl als Meister seiner Zunft. Er erschafft Miniaturwelten, die ihresgleichen suchen. Dieser großformatige Band gibt einen Gesamtüberblick über Josef Brandls Schaffen. Alle 18 Anlagen werden ausführlich in Bild, Wort und Planzeichnung vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf den jüngeren Werken liegt.

18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen, 192 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Umschlag, über 250 Abbildungen.
Best.-Nr. 581306

Klassiker der Bundesbahn

Eine Epoche in Vobild und Modell

Die großen Zeiten der Bundesbahn sind längst vorbei. „Rheingold", „Blauer Enzian" und „Riviera-Express", Dampfloks aus Kaiserzeiten und Altbau-Elloks, V 200 und VT 11.5 – alles passé! Nur im Modell existiert noch die Typenvielfalt, welche die 50er- und 60er-Jahre bei Eisenbahnfreunden so beliebt macht. Otto Humbach lässt diese Klassiker der ersten beiden DB-Jahrzehnte wieder aufleben, in authentisch arrangierten Modellszenen – belegt durch zahlreiche historische Aufnahmen – und in perfekten Modellfotos. Entstanden ist ein opulent ausgestatteter Bildband voller legendärer Loks und Züge, eine Modellbahn-Zeitreise in die Epoche von Wiederaufbau und Wirtschaftswunder.

272 Seiten im DIN-A4-Großformat, gebunden mit Schutzumschlag, über 400 teils großformatig wiedergegebene Modellfotos und historische Schwarzweißbilder.
Best.-Nr. 15088126

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Bestell-Hotline 08141/534810

INHALT

EJ 8/2014

18

34

68

82

90

VORBILD

20 FRAGEN AN
Klaus Kreußel 3

GALERIE
Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT
Notizen vom Vorbild 14

DIESELLOK-HISTORIE
232 & Co: Starke Schwestern 18

NUR EIN MOMENT
Als es noch echten Güterverkehr gab 32

EJ-RETROSPEKTIVE – AUS ALTEN HEFTEN
Einsatz der T 18 von 1912 bis 1945 34

ZEITREISE
Mannheim 1985 44

KLASSIK-REZENSION
Brücke zum Norden 50

MODELL

DAS GOLDENE GLEIS
Preisverleihung 2014 52

MODELL-NEUHEITEN
Aktuelle Modellvorstellungen 54

11. MODELLBAU-WETTBEWERB: TEIL 10
Auslaufbahn 2.0 58

ANLAGENPORTRÄT
Projekt Frensdorf 68

BASTELN: BAUMSTAMMLADUNG
Dick auf kurz 78

LANDSCHAFTSBAU: JUNGBÄUME
Gut gesichert 82

BASTELWISSEN: PLAKATE
Buntes für die Wand 86

TIERE FAHREN BAHN: LUXUSPFERDE
Renner reisen 90

RUBRIKEN

Leser-Post 12
Fachhändler • Börsen und Märkte • Mini-Markt 98
Vorschau • Impressum 106

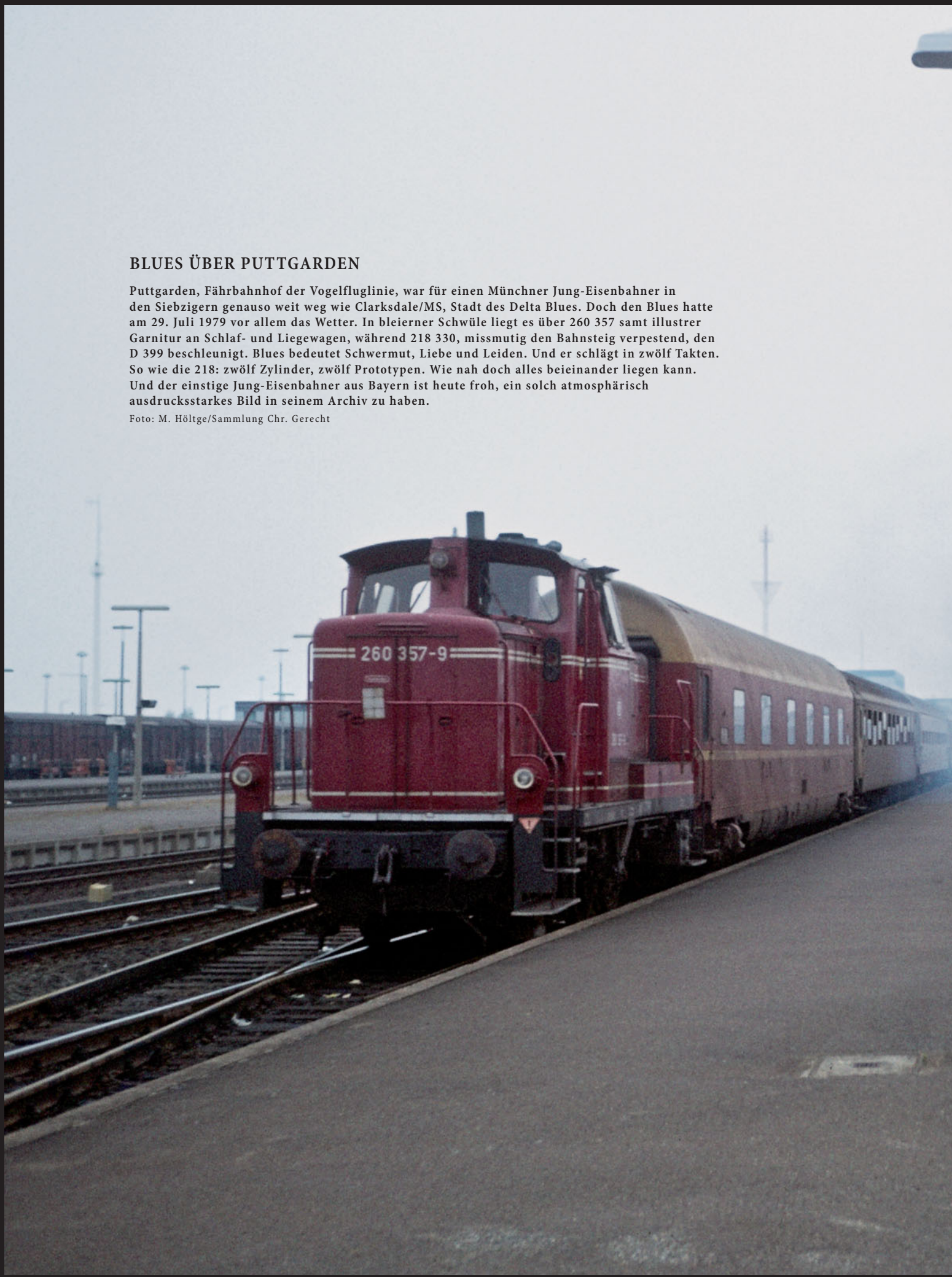
Titelbild: *Die starken Schwestern 232 & Co: Rückgrat der DR-Dieseltraktion und noch heute aktiv (Schnellzug bei Gera, 1978; Beitrag → ab Seite 18).*

Foto: Wolfgang Matussek/Sammlung Ritz

BLUES ÜBER PUTTGARDEN

Puttgarden, Fährbahnhof der Vogelfluglinie, war für einen Münchner Jung-Eisenbahner in den Siebzigern genauso weit weg wie Clarksdale/MS, Stadt des Delta Blues. Doch den Blues hatte am 29. Juli 1979 vor allem das Wetter. In bleierner Schwüle liegt es über 260 357 samt illustrer Garnitur an Schlaf- und Liegewagen, während 218 330, missmutig den Bahnsteig verpestend, den D 399 beschleunigt. Blues bedeutet Schwermut, Liebe und Leiden. Und er schlägt in zwölf Takten. So wie die 218: zwölf Zylinder, zwölf Prototypen. Wie nah doch alles beieinander liegen kann. Und der einstige Jung-Eisenbahner aus Bayern ist heute froh, ein solch atmosphärisch ausdrucksstarkes Bild in seinem Archiv zu haben.

Foto: M. Höltge/Sammlung Chr. Gerecht



DB
218 330-9

50 2851

BEWÄHRT, ABER ERFOLGLOS

Keine 50er wie Hunderte andere war 50 2851, die am 25.6.1955 mit ihrem sehenswert zusammengestellten P 1291 im Bahnhof Boppard Station machte. Sie gehörte zu den 30 Loks der Baureihe 50, die 1954 und ’55 mit den Henschel-Neuentwicklungen Mischvorwärmer und Turbospeisepumpe ausgerüstet wurden. Damit versuchte die DB, den Dampfbetrieb durch technische Verbesserungen wirtschaftlicher zu gestalten. Die optisch stark ÜK-geprägte 50 2851 musste sich beim Bw Bingerbrück unter anderem mit den Franco-Crosti-Loks der BR 42.90 messen. Obwohl die Mischvorwärmer im Betrieb die in sie gesetzten Erwartungen erfüllten, wurden keine weiteren 50er mehr umgebaut – der Strukturwandel war schneller.

Foto Carl Bellingrodt, Slg. Dr. Sigurd Hufnagel

KULT-BULLI KOMMT PER SCHIENE

Unter dem Begriff Bulli sind sie zum Kult avanciert. Dass der VW-Bus oder schlicht Kombi des Typs T2 noch bis Ende 2013 im VW-Werk São Paulo in Brasilien gebaut wurde, war hingegen kaum bekannt. Ganze 25 Exemplare aus der allerletzten Fertigungsserie sind kürzlich zu einem Autohändler in Mering bei Augsburg gelangt. Nun erhielt auch der VW-Entfallteiledienst in Bonn-Beuel noch fünf fabrikneue T2 der letzten Bauserie, die am 3. Juni 2014 von der Ruhr-Sieg-Eisenbahn angeliefert wurden. Wer sich inmitten der heutigen von Elektronik vollgestopften Auto-Ära ein solches Fahrzeug mit vergleichsweise archaisch anmutender Technik für einen normalen Fahrbetrieb zulegen möchte, steht freilich vor reichlich Zulassungshürden. Dies ist nur noch über aufwändige Re-Import-Umwege möglich. Wer es dagegen als Sammlerobjekt in die Garage stellen möchte, kann gelegentliche gepflegte Ausfahrten problemlos mit roter Nummer oder Kurzzeitkennzeichen absolvieren. Den Preis für einen dieser letzten fabrikneuen T2-Bullis verschweigen wir jedoch lieber, denn der trübt den herrlichen Anblick des 70er-Jahre-Automobils.

Foto: Klaus Drosdowski