

Eisenbahn  
JOURNAL

9/2014  
€ 7,40

www.eisenbahn-journal.de

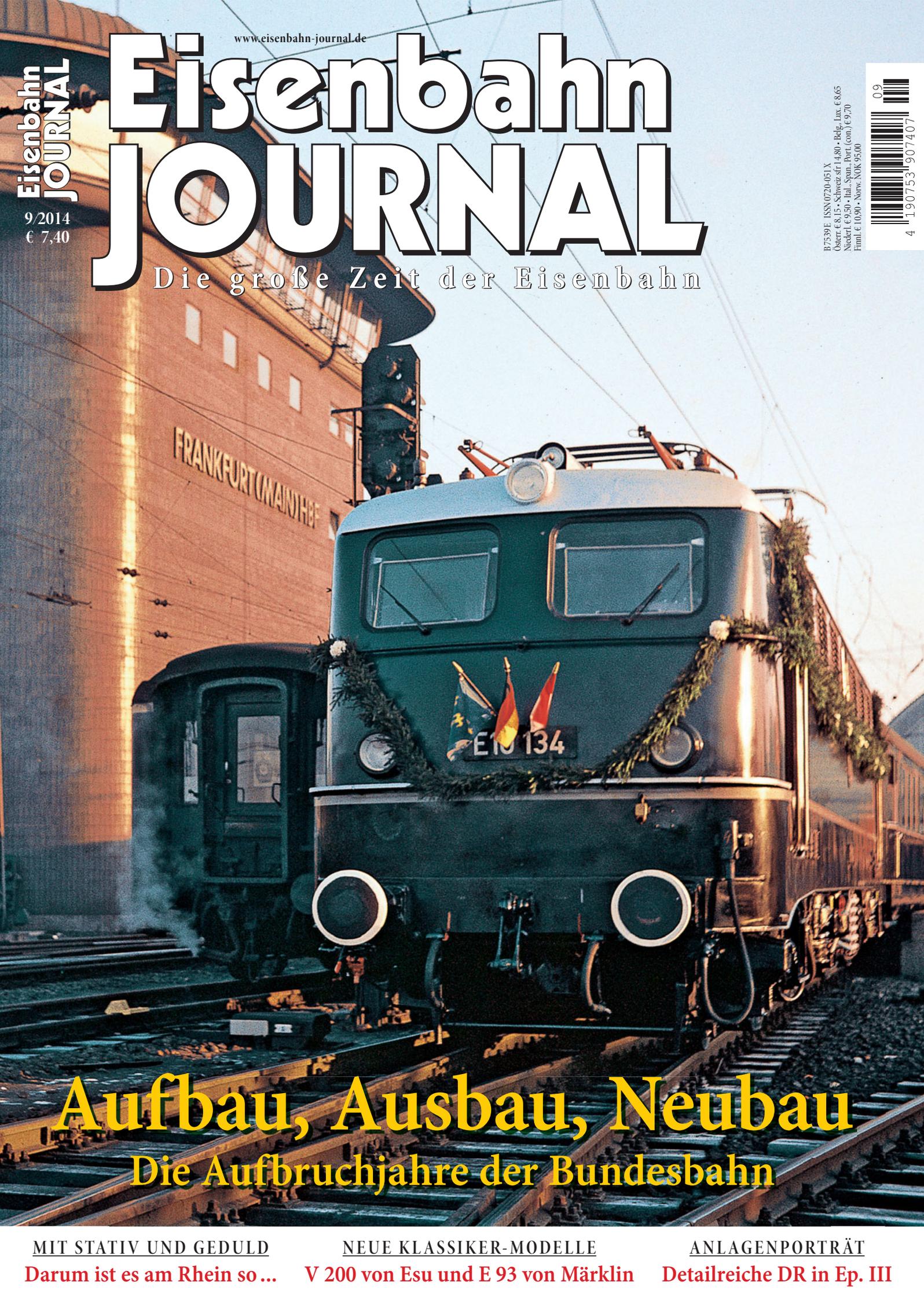
# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B7539 E ISSN 0720-051 X  
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr. 14,80 • Belg./Lux. € 8,65  
Niederl. € 9,50 • Ital./Span. Port. (com.) € 9,70  
Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00



4 190753 907407



## Aufbau, Ausbau, Neubau

Die Aufbruchjahre der Bundesbahn

MIT STATIV UND GEDULD

NEUE KLASSIKER-MODELLE

ANLAGENPORTRÄT

Darum ist es am Rhein so...

V 200 von Esu und E 93 von Märklin

Detailreiche DR in Ep. III

# ANLAGENSCHAU

## für Fans und Familien

In mehr als 140 professionellen Fotos werden die Anlagen und Schaustücke der „Modellbahnwelt Odenwald“ gezeigt. Dazu gibt es als Gratis-Zugabe eine Video-DVD mit Filmreportagen über diese Attraktion und mit einem Profifilm über die „Vergessene Bahnromantik im Odenwald“.



**NEU**  
**€13,70**

Super-Anlagen 2/2014  
Modellbahnwelt Odenwald  
92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen,  
Klammerbindung, inkl. DVD  
Best.-Nr. 671402

# 20 FRAGEN

## Joachim Piephans



Joachim Piephans wurde 1965 im mittelfränkischen Wassertrüdingen geboren und ist dort auch aufgewachsen. Selbst Abiturprüfungen konnten seine Präsenz in den Diensträumen des Heimatbahnhofs nur wenig beeinflussen. Nach dem Theologiestudium seit zwei Jahrzehnten evangelischer Pfarrer, stand die Eisenbahnleidenschaft in den späten 80ern und den 90ern im Zeichen der Bundesbahn-Nebenfahrzeuge, die letzten Jahre der Propanverteilerzüge zur Signalbeleuchtung hat er akribisch dokumentiert, in Akten wie Diaserien. Darüber zum Fachredakteur beim „LOK Report“ geworden, betreute er dort seit 2002 die Seiten zu Südosteuropa und hat sich erst kürzlich auf Kroatien und Slowenien beschränkt. Den Bahnen im ehemaligen Einflussbereich der k.u.k. Monarchie gehört seit bald anderthalb Jahrzehnten das beinahe ausschließliche Interesse, vom Böhmerwald und Erzgebirge über das Alföld bis zur Adria. Neben seiner Leica-Spiegelreflex, in die nach wie vor ein Diafilm eingelegt wird, gehört mindestens so sehr das Notizbuch zu den Reiseutensilien. Erlebtes aus meist abseitigen Regionen wird zu feingezzeichneten, sprachmächtigen Bildern aus Worten. So entstanden zahlreiche Reportagen, etliche sind in seinem Buch „Schienerstoß, grenznah“ (2007) versammelt; außerdem ist er Co-Autor bei Büchern des Verlags edition bohemica.

**1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben?** Es war die Zeit, in der man nicht schon mit dem Misstrauen auf den Bahnsteig ging, ob „die Bahn“ einen denn heute einigermaßen pünktlich ans Ziel bringt – eine Zeit, in der man Maschinen offen bewunderte und in der das Eisenbahner-Sein etwas galt.

**2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?** D 250/251 „Zapadni-Expres“ Prag – Frankfurt (M) mit Kurswagen nach Paris und Speisewagen samt böhmischem Bier, Mitte der 1980er Jahre.

**3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?** Gemütlichkeit, uralte Bahnhofsbänke in ausreichender Zahl, einfache Bahnhofswirtschaften.

**4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?** Ich schmiede eine politische Mehrheit, um dem eigenwirtschaftlichen Fernreiseverkehr eine Bundesländer-Finanzierung an die Seite zu stellen für strukturell notwendige, aber „unrentable“ Relationen wie Nürnberg – Dresden oder Chemnitz – Berlin, quasi eine gesicherte Finanzierung für den alten InterRegio. Wer zahlt, schafft an: Wir fahren dann mit modernen Loks vor bequemen Wagen.

**5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?** Ich habe keinen einen großen Traum, lieber Ideen – die dann am nächsten Fahrplanwechsel plötzlich ihr Verfallsdatum haben. Ich möchte noch heuer mit dem R 1413 „Alois Nebel“ nach Jeseník ins Altwatergebirge fahren, gleich im Kurswagen von Prag, mit selbstgestalteten Zuglaufschildern zu diesem Comic- und Film-Antihelden, der dem Zug seinen Namen gab.

**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?** Auf einer Schotterbrache? Von „dürfen“ kann keine Rede sein ... Kursbuch Tschechien, aktueller Reisebegleiter CZ/SK der edition bohemica, Landkarte 1:100.000 und mein Notizbuch.

**7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?** Wenn man in einer Bahnhofstraße aufwächst, täglich den Eilzug hereinrauschen hört, ein Kinderfahrrad hat – und dann die Kleinlok entdeckt, beim Kunstdüngersäcke-Ausladen zuschaut, dem Buben bald alle Türen offenstehen –, dann kann man nicht immun bleiben. Ich blieb es jedenfalls nicht.

**8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?** Fahrdienstleiter, ohne Zweifel.

**9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?** Horst J. Obermayer: Taschenbuch der Eisenbahn, Band 1, Franckh'sche Verlagshandlung 1977, Plastik-einband, 10 mal 15 Zentimeter klein.

**10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern?** Jede Zeit hat ihre Helden, Begeisterung kann man nicht „machen“. Es wäre schon genug, Kinder

und Jugendliche mit der Eisenbahn als selbstverständlichem Verkehrsmittel aufwachsen zu lassen und einem jeden das Bahnfahren wie das Einmaleins beizubringen.

**11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?** Eine LGB, Spur IIm, wurde immer zu Weihnachten aufgebaut, sie ruht auf dem Dachboden der Eltern. Und auf dem eigenen Dachboden wartet eine kleine, halb fertige H0-Anlage „bayerisch-böhmischer Lokalbahn-Grenzbahnhof“ auf weiteres Interesse in vielen Jahren ...

**12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbaumarktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werkfavorisieren Sie?** Das Südbahnhotel am Semmering.

**13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler?** Da kann ich nicht mitreden.

**14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben?** Die Zeit zwischen 1850 und 1890 würde ich gern erleben. Sicher keine „gute alte Zeit“, aber der Aufbruch der Bahn übers Land, die Netzwerdung, die frühen Maschinenkonstruktionen wären eine Zeitmaschine wert – aber bitte nur mit Rückfahrkarte.

**15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahnerinnerung. Wohin fahren Sie? Wenn ich „liebste“ durch „eine Ihrer eindrucklichsten“ ersetzen dürfte? Dann würde ich, nach einer 180-Grad-Wende in der niederösterreichischen Verkehrspolitik, mit dem ersten Zug nach Wiedereröffnung durchs Traisental hinauf nach Markt St. Aegydy am Neuwalde fahren, und der Trompeter dort sollte „Il silenzio“ nicht wie in jener Dezembarnacht 2010 zum Abschied, sondern als Willkommensgruß spielen.**

**16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?** Ganz früher im Akkutriebwagen der Baureihe 515 – ich kannte nichts anderes. Und „früher“, vor einem Jahrzehnt noch, in den „Nähmaschine“ genannten ČSD-Triebwagen der Reihe M.262 bzw. 831. Mit Glühlampenlicht auf Kunstlederpolster bei singenden Fahrmotoren und hämmerndem Diesel durch den Böhmerwald – unvergesslich!

**17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?** Den Nullmannbetrieb (Reisezüge ohne Zugbegleiter), den Infrastrukturrückbau auf ein unnötig minimales Maß, den Einsatz von Nahverkehrstriebwagen auf eigentlichen Fernverkehrsrelationen (Baureihe 612 zwischen Nürnberg und Dresden).

**18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken?** Jungwerker-Ausbildung.

**19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?** Hans Baluschek, Großstadtbahnhof bei Nacht, 1904 (abgedruckt auf dem Schutzumschlag von Maedels „Eisenbahn-Jahrhundert“).

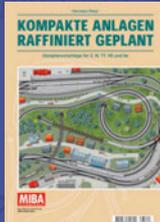
**20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren?** Wir leben hierzulande durchaus in einer großen Eisenbahn-Zeit. So viel Fahrplan, so viel Angebot war nie, und die Bahn wird rege genutzt. Es ist eben nur nüchterner geworden, die Bahn ist nur ein Glied in der Mobilitätskette. Dass die Bahn wieder in die Fläche zurückkehrt, das freilich glaube ich nicht. Osteuropäische Länder begehen aktuell leider die deutschen Fehler der 1970er und 80er Jahre.

# Hiermit planen sie richtig

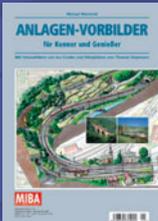
Wieder lieferbar



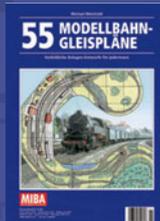
Rolf Knipper  
**Anlagen planen mit Rolf Knipper**  
Best-Nr. 15087601  
84 Seiten · € 10,-



Hermann Peter  
**Kompakte Anlagen raffiniert geplant**  
Best-Nr. 15087602  
100 Seiten · € 12,80



Michael Meinhold  
**Anlagen-Vorbilder**  
Best-Nr. 15087604  
116 Seiten · € 15,-



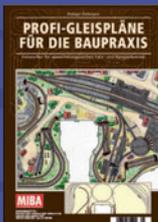
Michael Meinhold  
**55 Modellbahn-Gleispläne**  
Best-Nr. 15087606  
100 Seiten · € 12,80



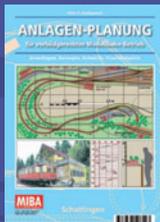
F. Rittig/G. Peter  
**Endbahnhöfe planen + bauen**  
Best-Nr. 15087607  
116 Seiten · € 15,-



Rolf Knippers  
**schönste Anlagen-Entwürfe**  
Best-Nr. 15087608  
116 Seiten · € 15,-



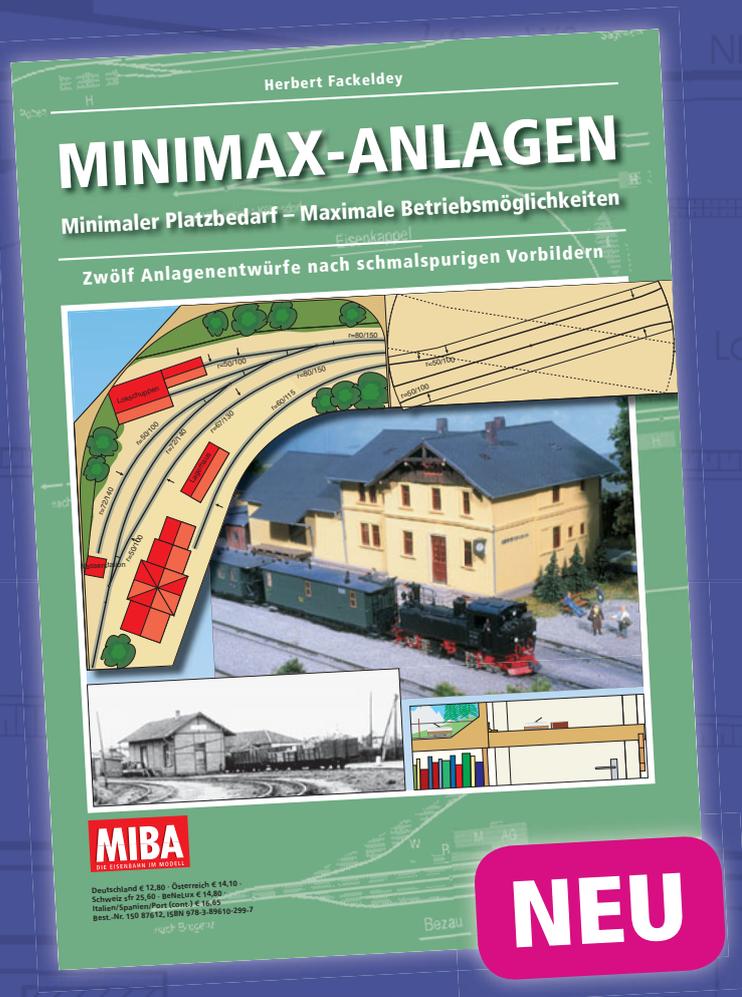
Rüdiger Eschmann  
**Profi-Gleispläne für die Baupraxis**  
Best-Nr. 15087609  
116 Seiten · € 15,-



Otto O. Kurbjuweit  
**Anlagen-Planung**  
Best-Nr. 15087611  
132 Seiten · € 15,-



M. und I. Peter  
**Betriebsanlagen variabel geplant**  
Best-Nr. 15087610  
116 Seiten · € 15,-



Minimaler Platzbedarf – maximale Betriebsmöglichkeiten: In diesem Sinne sind die Entwürfe, die Herbert Fackeldey in dieser Broschüre vorstellt, bahnbrechend. Den Aspekt der kleinstmöglichen Fläche stets im Auge behaltend zeigt er zwölf Anlagenentwürfe nach schmalspurigen Vorbildern, die einen vorbildnahen Betrieb gestatten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 100 Abbildungen, überarbeitete und ergänzte Neufassung der Originalausgabe von 2006

**Best.-Nr. 15087612 | € 12,80**

# 18



# 36



# 48

# 68



# 84



# 94



### VORBILD

20 FRAGEN AN  
Joachim Piephans 3

GALERIE  
Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT  
Notizen vom Vorbild 16

BAHNGESCHICHTE(N)  
Die Aufbruchjahre der jungen Bundesbahn 18

NUR EIN MOMENT  
Alles Banane 34

FOTO-REPORT: MITTELRHEIN  
Mit Stativ und Geduld 36

ZEITREISE  
Braunfels-Oberndorf 1984 48

KLASSIK-REZENSION  
Zeitschrift Deutscher Eisenbahn-Freund 54

### MODELL

MODELL-NEUHEITEN  
Aktuelle Modellvorstellungen 58

NEUES MODELL: BR 220 IN HO VON ESU  
Eine wie keine 64

NEUES MODELL: E 93 IN HO VON MÄRKLIN  
Krokodilsschwester 66

ANLAGENPORTRÄT  
Schöne alte Reichsbahnzeit 68

EJ-WETTBEWERB DIORAMENKÖNIG, FOLGE 6  
Gleis am Kai 80

TIERE FAHREN BAHN: GIRAFFEN  
Afrika-Import 84

BASTELWISSEN  
Profi-Patina pinseln 88

GEBÄUDEBAU  
Quartier für kleine Bayern 94

### RUBRIKEN

Leser-Post 14

Fachhändler • Börsen und Märkte • Mini-Markt 98

Vorschau • Impressum 106



2014 – 1974 – 1954

Dieses Fotomotiv mit der Altstadt von Rottweil im Hintergrund kennen Sie. Vielleicht sind Sie sogar erst vor Kurzem hier gestanden und haben auf einen Museumszug gewartet. Oder gehören Sie gar zu denen, die 1974 ins Neckartal pilgerten, um die letzten 38er der DB zu erleben? Unzählige „einmalige“ Bilder von 038 772 & Co. sind vor 40 Jahren hier entstanden. Noch einmal 20 Jahre zuvor, am 29.8.1954, hat sich außer dem Fotografen sicher niemand für die 38 2454 interessiert. Was war auch Besonderes am P 1982 mit seiner 08/15-Dampflok, den zwei Stuttgarter Doppelwagen 3. Klasse und dem württembergischen Packwagen?

Foto Carl Bellingrodt, Slg. Dr. Sigurd Hufnagel



## REIF FÜR DIE HAUPTROLLE

V 60 in dreierlei Versionen und zwei verschiedenen Lackierungsvarianten waren am 18. Februar 2001 in der DB Cargo-Einsatzstelle Wustermark anzutreffen: 364 791, 363 218 und 362 780. Was es mit den Unterbaureihen des unermüdlchen „Dreirads“ auf sich hat sowie alles weitere Wissenswerte zur bislang in der Eisenbahnliteratur geradezu sträflich vernachlässigten V 60 bzw. 260/360 vermittelt nun die neue Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals. Stets spielten die „Kleinen“ eine Nebenrolle im Bahnbetrieb, jetzt haben sie sich eine Hauptrolle verdient. Für ein V 60-Heft war es gewissermaßen schon lange fünf vor zwölf, in Wustermark sogar schon sechs vor 14 Uhr, wie das Foto zeigt ...

Foto: Konrad Koschinski





## IN DEN TIEFEN DER SIEBZIGER UND ACHTZIGER

So bunt wie heute war sie nicht, geradezu unbunt; dafür umso pünktlicher und mit einer klaren Identität: die Bundesbahn der 70er und 80er Jahre. Sie neigte nicht zum Extremen wie das heutige DB AG-Unternehmen, das am liebsten auf Schienen fliegt, Bahnhöfe vergraben lässt und jeden Kunden als lästig empfindet, der nicht im ICE durchs Land katapultiert werden, sondern lieber in angenehm-entspannter Bahnfahrt die Landschaft links und rechts der Gleise genießen möchte. Die DB der 80er erbrachte schlicht, zuverlässig und unspektakulär tagaus, tagein ihre Dienstleistungen. Freilich war die gute alte Behördenbahn auch von einem gewissen Stillstand geprägt, als ab den späten 70ern größere Investitionen in erforderliches neues Rollmaterial und modernisierungsbedürftige Infrastruktur ausblieben. So konnte man viele Jahre lang solche Momente fotografieren, in denen sich Fahrzeuge aus ganz frühen und frühen Bundesbahn-Zeiten begegneten, wie hier im März 1979 zwischen Kreiensen und Goslar ein noch aus den 50er Jahren stammender „Eierkopf“-613, vormals VT 08.5, und ein 216-bespannter, aus diversen Wagentypen zusammengewürfelter Zug, in dem am Schluss sogar noch ein Vorkriegs-Eilzugwagen in Stahlbauweise lief.

Foto: Wolfgang Matussek

