

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



H0-Anlage: Bahnhof unterm Weinberg
Impressionen: „Eierköpfe“ im Harzvorland
Zeitreise: Brexbachtal 1979



Eine kämpfte allein
Baureihe 39

Die Mittelgebirgsllok der DB



Abb. zeigt Auswahl aus unserem ROCO-LINE-Sortiment

Neukonstruktion

Der „Mineralölnicker“

Die Knickesselwagen der Bauart Zaes wurden bereits 1971 an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Diese setzte sie vor allem für den Mineralöltransport ein. Mit Auflösung der DDR gelangten die Wagen zum Teil in den Bestand der DB AG bzw. privater Bahngesellschaften und werden so heute noch eingesetzt.



Knickesselwagen Zaes, DR

Ep IV

Art. Nr.: 67310

€ 36,00



3-teiliges Set, DR

Ep IV

Art. Nr.: 76155

€ 109,00



4



16



32



38



44



64



74

VORBILD

4 Impressionen

Plopp! – Eierköpfe im Harzvorland

16 Titelthema

Baureihe 39 der DB: Eine kämpfte allein

30 Bild des Monats

218 mit EC im Allgäu

32 Lokstationen

Bahnbetriebswerke en miniature

36 Momente

(Fr)Essen auf Rädern

38 TEE-Epoche, Teil 2

Die 70er Jahre

44 Zeitreise

Brexachtalbahn 1979

51 Galerie

Bilder von Yannick Steinle

MODELL

62 Neues Top-Modell

Baureihe 42 in H0 von Märklin

64 12. Modellbau-Wettbewerb

Folge 10: Zwischen Wein und Wanderern

74 Dioramenporträt

Bruchbude am Bahndamm

80 Anlagengestaltung

Plattenteich schnell angelegt

84 Gebäudebau

Tor-Veteranen

90 Elektrik-Grundlagen

Züge umdrehen

92 Beladungen

Improvisiert nach Vorschrift

RUBRIKEN

12 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

58 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

ja, es gibt sie: Loks und Triebwagen der Deutschen Bundesbahn, die in der Retrospektive stets stiefmütterlich behandelt werden – und dies völlig zu Unrecht. Der Grund liegt aber weniger am heutigen Interesse an diesen Fahrzeugen, sondern vielmehr daran, dass es relativ wenige Fotografen und Autoren oder Faktensammler waren, die sich seinerzeit um die entsprechenden Baureihen gekümmert haben, und man somit heutzutage für Publikationen nicht so aus dem Vollen schöpfen kann, wie beispielsweise dann, wenn es um Bildmaterial und Archivalien zur Baureihe 01, V 200 oder 103 geht. Zu jenen „ausgegrenzten“ oder erst viel zu spät in den Fokus des Interesses gerückten Fahrzeugtypen zählen beispielsweise die Dieseltriebwagen der Baureihen VT 08.5 und VT 12.5, ab 1968 Baureihe 612 und 613. Jene „Gesichter“ aus den 50er Jahren, die aufgrund ihrer Rundungen auch mehr oder minder liebevoll gemeint „Eierköpfe“ genannt wurden, führten von Anfang an ein gewisses Schattendasein, obwohl in frühen Jahren sogar zu TEE-Ehren gekommen und in anderen höherwertigen Diensten eingesetzt. Erst in den 80er Jahren nach deren Degradierung in die Niederungen des Nahverkehrs und während ihrer letzten Einsatzjahre begannen einige wenige Eisenbahnfreunde, auch die 612/613 auf dieselbe ambitionierte Weise zu fotografieren wie zuvor die Dampftraktion oder andere, bereits erwähnte „Schienen-Stars“. Reichlich spät, aber immerhin, möchte man da sagen, wenn man die noch nie veröffentlichten Aufnahmen von Axel Johanßen sieht, denen wir ab Seite 4 völlig verdiente acht Impressions-Seiten gewidmet haben! Und wenn Sie sich jetzt fragen, was aber bitteschön die Überschrift „Plopp!“ mit dem Beitrag zu tun hat, dann ganz schnell Seite 4 aufschlagen, Text lesen und die Bilder genießen – viel Vergnügen! Ihre EJ-Redaktion

TITEL: 39 106 mit P 1945 nach Ludwigshafen in Frankenstein (Pfalz) am 4. Oktober 1959. FOTO: DR. ROLF BRÜNING





Bad Gandersheim, 20. Juli 1982: E 5334 ist aus Richtung Seesen auf Gleis 101 eingefahren. Mit einer Elektrokarre wird das Gepäck zum Weitertransport abgeholt – heute alles Geschichte.

LINKE SEITE: Alltag im Bahnhof Kreiensen anno 1982: Während 613 611 gerade eingetroffen ist, wartet dahinter 614 060 am Inselbahnsteig auf Fahrgäste. Ganz hinten nimmt 613 601 + 913 020 + 613 015 eine Auszeit. Die Kombination mit zwei Triebköpfen ermöglichte spurtstarke Züge mit kurzen Fahrzeiten.

Plopp!

Eierköpfe im Harzvorland und Pils mit Bügelverschluss

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

Das knackige „Plopp“ werde ich nicht vergessen. Es war das vertraute, aber doch jahrzehntelang verschollene Geräusch, das eine Bierflasche mit Bügelverschluss beim Öffnen des Kniehebels von sich gibt. Es war ein Geräusch mit hohem Wiedererkennungswert, wie man heute sagen würde, und es erinnerte mich sofort an ungezählte Mittagessen, die mein Vater zum Anlass nahm, den Genuss des sonntäglichen Bratens mit einem Export-Bier zu steigern. „Ströppchen“ nannte man die kleinen 0,3-l-Flaschen mit dem wieder verschließbaren, mit einem breiten Ringgummi besetzten Keramikstopfen, und dazu gab es sogar passende kleine Brauereigläser für die Damenwelt.

Anfang der 1980er Jahre waren die „Plopp“-Flaschen bei verschiedenen Brauereien wieder aufgekommen, nachdem sie viele Jahre zuvor flächendeckend von schnöde aufgedruckten Kronkorken verdrängt worden waren. In meinem Gedächtnis waren sie irgendwie hängengeblieben, weil ich als Kind mit meinen kleinen Fingern die Kraft zum Öffnen des gewöhnlich stramm sitzenden Verschlusses, den es in ähnlicher Form ja auch auf Sprudelflaschen gab, kaum aufbringen konnte –



ganz davon abgesehen, dass mir das kompliziert anmutende Prinzip dieser Verschlüsse auch nicht wirklich klar war. Und plötzlich, im Sommer 1982, war das Geräusch wieder gegenwärtig, als die Wirtin uns in einer kleinen Gaststätte genau solche Flaschen mit Bügelverschluss vorsetzte. Es war das Produkt einer westfälischen Brauerei, kredenzt in Harriehausen, am ersten Abend einer gelungenen Fototour durch das Vorland des Westharzes.

Rund fünf Jahre waren seit dem Dampfabschied bei der DB vergangen. Das anfängliche Fremdeln beim Fotografieren von Diesel- und Elektrolokomotiven hatte sich inzwischen gelegt und war sogar einem gewissen Interesse an den Objekten gewichen. Es waren die eleganten Triebwagen der Gattungen VT 08.5 und VT 12.5, neusprachlich auch 613 bzw. 612 genannt, die damals eine Exkursion an den Harzrand angeraten erscheinen ließen, denn die vom Bw Braunschweig eingesetzten ehemaligen Fernschnell- bzw. Städtesschnelltriebwagen hatten Anfang der 1980er Jahre schon keine allzu lange Lebenserwartung mehr und sollten, darauf deutete einiges hin, in den kommenden Jahren der Ausmusterung anheimfallen. Und da die sanfte Mittelgebirgslandschaft von Wolfenbüttel, Salzgitter, Vienen-



Die Kühe von Ildehausen nehmen vom vorbeirauschenden 613 keine Notiz. Ob die Reisenden wohl die um 1650 erbaute Barockkirche des Dorfes erkannt haben?



Die Einheit 613 601 + 913 020 + 613 015 hat am 20. Juli 1982 soeben den Tunnel bei Naensen verlassen und befindet sich auf dem Weg nach Altenbeken.



UNTEN: Die immense Bedeutung des einstigen Bahnknotens Vienenburg ist heute kaum noch zu erahnen. Das 1982 noch unrestaurierte Empfangsgebäude, in dem ein Verein den einst riesigen Inselbahnhof im Maßstab 1:87 nachgebildet hat, gehört zu den ältesten in Deutschland erhaltenen Empfangsgebäuden. Auf Gleis 3 warten 613 611 + 913 016 + 913 605 auf Weiterfahrt in Richtung Kreiensen.



burg und Goslar im Norden über Seesen und Kreiensen im Westen bis Herzberg im Süden nicht zu verachtende Motive bietet, die man anderswo vergeblich suchen würde, waren gute Voraussetzungen für eine ordentliche Bildausbeute gegeben.

Die unter Eisenbahnfreunden zur optischen Gattung der „Eierköpfe“ gezählten, elegant wirkenden Triebwagen, die Erinnerungen an den für das Ego der Deutschen besonders wichtigen Fußball-WM-Sieg 1954 erweckten, waren erst zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1982 von Hamburg-Altona nach Braunschweig umstationiert worden. Hier hatten sie vor allem jüngere Triebwagen der Baureihen 624 und 634 ersetzt und verkehrten zum großen Teil als Eilzüge. Das vorherige Einsatzgebiet, in erster Linie in Schleswig-Holstein gelegen, war hinsichtlich der „platten“ Landschaft nicht so attraktiv gewesen wie das eher hügelige Harzvorland mit seinen schön geschwungen verlaufenden Bahntrassen. Außerdem wurden die VT nun „heimatnäher“ eingesetzt – eine Tatsache, die sozusagen als Einladung zu einer Fototour und als Rechtfertigung zugleich diente.

So starteten wir von Dortmund aus frühmorgens zunächst Richtung Weserbergland, um über kurze Zwischenstopps noch am Vormittag in Kreiensen einzutreffen. Der Inselbahnhof mit wilhelminisch geprägtem Empfangsgebäude ist unterteilt in die Anlagen für die wichtige Nord-Süd-Strecke und den weniger bedeutsamen Teil für die hier zusammenlaufenden Verbindungen von Altenbeken her und von Goslar/Bad Harzburg. Daran hat sich bis heute nichts geändert, nur die Zahl der Nebengleise wurde durch Rückbaumaßnahmen inzwischen reduziert. Überreste eines Betriebswerks mit Ringlokschuppen und Drehscheibe waren noch gut zu erkennen und wurden wohl auch noch teilweise genutzt. Eine Fußgängerbrücke ermöglichte das Überqueren der Gleise und erlaubte nicht nur einen guten Überblick über die Gleisanlagen, sondern auch einen tiefen Einblick in das Geschehen des örtlichen Posthofes. Post und Bahn lagen früher oft in unmittelbarer Nachbarschaft,



was ja auch buchstäblich naheliegend war. Heute ist die Anlage verlassen, die Postfiliale in einem Supermarkt einquartiert. Ein Blick in den Hof lohnt einfach nicht mehr, denn Post-Lkw von Büssing oder Magirus sucht man vergebens.

Es dauerte nicht lange, bis sich der erste „Eierkopf“ zeigte. Er lief aus Richtung Goslar auf Gleis 101 Nord ein. Eine weitere Einheit stand im Gleisfeld des Bahnhofs und schickte sich alsbald an, ebenfalls ein Bahnsteiggleis zu belegen. Unterdessen entschlossen wir uns, zunächst einen „Nebenschauplatz“ aufzusuchen, denn eine Kleinlok der Baureihe 333 machte sich mit einer Übergabe auf den Weg nach Kalefeld. Diese kurze Strecke war ein umgespurtes Überbleibsel der früheren Schmalspurbahn Osterode – Kreiensen. Viel Zeit blieb dafür allerdings nicht, denn keinesfalls wollten wir den nach Altenbeken fahrenden N 5920 verpassen, wofür zunächst ein Fotopunkt unterhalb der Burgruine Greene ausgewählt worden war. Da uns dort aber schon eine 216 mit dem Eilzug Braunschweig – Köln vor die Linse fuhr, entschlossen wir uns kurzfristig, den Tunnel bei Naensen für den Triebwagen zu wählen.

Nach dessen Vorbeifahrt bewegten wir uns weiter nach Norden und fanden ein interessantes Motiv unweit des Bahnhofs Seesen.



Neben mehreren 216 begegnete uns dort auch ein 613. Motive in Bad Gandersheim folgten, ehe wir uns nach Harriehausen, einem kleinen Ort zwischen Bad Gandersheim und Seesen, begaben. Es gab hier eine besetzte Blockstelle mit Namen „Vogelberg“, deren Fototauglichkeit es zu erkunden galt. Der Blockwärter, der auch die Schranken eines nahen Bahnübergangs zu bedienen hatte, war natürlich auf uns aufmerksam geworden und beobachtete unsere Motivpirsch am Rande der Gleise. Schließlich sprach er uns an und erkundigte sich nach unseren Absichten. Der Mann war sehr freundlich und konnte noch mit ein paar Tipps aufwarten, welche Züge als Triebwagen verkehrten. Im Verlauf der Unterhaltung erkundigte er sich schließlich, ob wir länger bleiben wollten und vielleicht noch ein Quartier suchten. Dem war so, und er konnte uns sogar mit eigenen Gästezimmern helfen!

Das hatten wir noch nicht: ein Quartier im Hause des Blockwärters. Der hatte natürlich leider Dienst, stand also für eine angeregte Unterhaltung nicht zur Verfügung. Aber man kann nicht alles haben – nette Gespräche gab es aber anschließend auch noch beim „Plopp“ in der Kneipe.

Am folgenden Tag erlaubte die nicht vorhandene Sonne dann lediglich ein V 200-Foto an der Blockstelle, das am Vortag angesichts des ungünstigen Lichts hatten ausfallen müssen. Danach hatten wir – über den Tag verteilt – noch Motive in Goslar, Bad Harzburg und Vienenburg. Und natürlich das Highlight des Tages am Schluss: Bahnhof Neukrug-Hahausen. Dort mündet die zweigleisige Strecke von Salzgitter-Bad in die Strecke Goslar – Kreiensen. Flügelsignale, lange Bahnsteige mit Kleinpflasterbelag, uralte Treppenaufgang-Überdachungen, mehrere überaus lange Nebengleise und am Nordkopf eindrucksvolle Weichenstraßen mit Kreuzungen, die jede Zugfahrt zu einem eindrucksvollen, vor allem auch akustischen Schauspiel werden ließen.

Der letzte Tag unserer Reise führte uns dann noch nach Vienenburg, Salzgitter und Wolfenbüttel. In Salzgitter-Lebenstedt konnten wir zwei Eierköpfe zunächst nebeneinander im Bahnhof fotografieren und anschließend die Abfahrt der beiden zusammen-



LINKS MITTE: Wie ein langgestrecktes Y gabelt sich die Strecke in Neuekrug-Hahausen in einen rechten Ast nach Goslar/Bad Harzburg und einen linken in Richtung Salzgitter/Braunschweig. Die Route, die der 613 nimmt, ist heute nur noch eingleisig.

LINKS UNTEN: Während ein Güterzug aus Goslar am 21. Juli 1982 am Einfahrtssignal in Neuekrug-Hahausen „gestellt“ wird, hat der 613 nach Salzgitter freie Fahrt und den Bahnhof bereits durchheilt.

RECHTE SEITE: Aus Salzgitter nähert sich ein „Eierkopf“ der Bauart 613 dem Bahnhof Neuekrug-Hahausen, dessen Signale Hp 1/Vr 1 „Einfahrt frei, Fahrt erwarten“ anzeigen.





Geisterbahnhof Salzgitter-Watenstedt: Nur einen Steinwurf von den Stahlwerken entfernt scheint der Schienenpersonenverkehr nur noch eine Randerscheinung zu sein. Bahnsteig und Wegzuführungen befinden sich in abenteuerlichem Zustand.



Eine gewisse Ausstrahlung konnte man dem 1982 bereits auf kompakte Abmessungen gestutzten Personenbahnhof der Welfen-Residenzstadt Wolfenbüttel nicht absprechen. Die Betonierung des Umfelds hat davon aber in den letzten Jahren nicht mehr viel übrig gelassen. Mit dem Bild eines aus Wolfenbüttel in Richtung Bad Harzburg ausfahrenden dreiteiligen 613/913 endete der Besuch des Harzvorlandes 1982.

