

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL

Juli
2017

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



DAS GOLDENE GLIS
Bilder von der Siegerehrung



Immer wieder sonntags
Fotomotiv
Bahnbetriebswerk



Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

- ➔ **Neuware aller führenden Hersteller**
- ➔ **Spurweiten von 1 bis Z**
- ➔ **Zubehör • Fertiggelände**
- ➔ **Spur 1 Märklin-Premium-Händler**
- ➔ **Spur TT Spezialist in NRW**
- ➔ **An- und Verkauf von Modellbahnen**

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)
➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Unser Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ahhaarr

Schwaben

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCI

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Vossmer

Uhlenbrock

TRIX

TILLIG TT Bahnen

SOMMERFELDT

Modelleisenbahn Schirmer
Fertigung von Modellbahnzügen

ROKUBAN

Roco

PIII

Preiser

PIKO

NOCH



4



16



40



60



32



72



86

VORBILD

4 Impressionen

Posten 49 an der Nord-Süd-Strecke

16 Titelthema

Fotomotiv Bw: Immer wieder sonntags

30 Bild des Monats

Umleiterzug mit Ex-DR-232

32 Zeitreise

Koblenz–Mayen 1975

38 Momente

Lokführer sein...

40 TEE-Epoche, Teil 3

Der lange Abschied – die 80er Jahre

47 Galerie

Bilder von Stefan Ponzlet

MODELL

58 Neues Top-Modell

Baureihe 57.10 in H0 von Brawa

60 Anlagenporträt Kaeserberg

Große Schweizer Schauanlage

72 Anlagenporträt Familiensache

So geht „Papa, komm spielen“

78 Anlagengestaltung Coole Türme

Kühltürme als Anlagenhintergrund

80 Neues Produkt: Just Plug

Lichter für Laien

86 Anlagengestaltung

Graszauber?

88 Beladungen

Stahl am Limit

92 Das Goldene Gleis

Die diesjährige Siegerehrung

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

ja gut, es war tatsächlich Kreiensen und nicht Bad Gandersheim! – Wahrscheinlich weiß jetzt schon jeder, worum es geht, so groß war die Resonanz auf den Impressionsbeitrag in EJ 6 mit den noch nie veröffentlichten Aufnahmen aus den letzten Jahren des Einsatzes der 612/613-„Eierköpfe“ im Harzvorland. Und einig waren sich dabei alle in einem Punkt: Das Bild auf Seite 7 zeigte nicht den Bahnhof Bad Gandersheim, wie irrtümlich im Bildtext geschrieben, sondern eben Kreiensen. Kann passieren, wenn eine Redaktion einschließlich aller Sonderausgaben und Kalender fast 30 Publikationen im Jahr produziert – und zumal sich das Fehlerchen sogar trotz doppelter Imprimatur eingeschlichen hatte. Nun aber genug, hiermit ist die Ortsangabe berichtigt. Und wir sind sicher, dass in dieser Ausgabe kein falscher Ort die Gemüter erhitzt, zumal allein schon der diesjährige Sommer wohl wieder für genug unerträgliche Hitze sorgen dürfte – es ging ja bereits Ende Mai los, als diese Zeilen geschrieben wurden und eigentlich noch Frühling war. Aber immerhin liegt uns nun schon Juli-Ausgabe vor, der Jahreslauf hat bereits den längsten Tag hinter sich und bewegt sich in Richtung der auch für „Hitzköpfe“ (die es selbst nur nicht wahrhaben wollen) erträglicheren Jahreszeiten Herbst und Winter zu. Für alle, denen die Hitzerekorde aber garnicht hoch genug sein können und die es toll finden, zu schwitzen, haben wir hier eine richtig bunt gemischte Sommerausgabe zubereitet, angefangen von sommerlichen Sonntags-Fototouren in die deutsche Bw-Welt der 50er bis 80er Jahre bis hin zum Graszauber in allen sonnigen und halbsonnigen Schattierungen für Modellbauer – sogar mit einem Aufmacherfoto mit Küstenblick! Was will der Sommerfanatiker mehr? Viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe wünscht *Ihre EJ-Redaktion*





OBEN: 140 218 mit Güterzug passiert soeben den Bahnübergang am Posten 149.
 LINKE SEITE: Blick aus dem Postengebäude nach draußen auf die Strecke.

Kurbeln was das Zeug hält

Posten 149 an der Nord-Süd-Strecke

TEXT UND FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI

Obwohl es im Streckennetz der Deutschen Bahn noch über 2000 mit Vollschranken gesicherte Bahnübergänge gibt, sind reine Schrankenposten längst selten geworden und an hochbelasteten Strecken heute eine ausgesprochene Rarität. Dabei funktionieren Vollschranken anders als Halbschranken nach wie vor nicht automatisch, doch sie werden meistens von Stellwerken aus betätigt sowie optisch überwacht, Letzteres teils per Kamera und Monitor. Was früher den Schrankenwärtern in ihren Postenhäuschen oblag, erledigen also Fahrdienstleiter mit.

Der aussterbende Berufsstand des Schrankenwärters ist von dem des einst mit mannigfaltigen Aufgaben betrauten Bahnwärters übrig geblieben, im Wesentlichen auf die recht monotone Tätigkeit am einsamen Arbeitsplatz reduziert. Schrankenwärter der Bundesbahn waren qua Funktion auch noch Bahnpolizeibeamte, zu deren Befugnissen die vorläufige Festnahme von die Betriebssicherheit gefährdenden Personen zählte. Seit dem Übergang der

Bahnpolizei auf den Bundesgrenzschutz am 1. April 1992 ist dieses Relikt aus der Länderbahnepoche passé.

Schrankenwärter haben, so lautet ein gängiges Klischee, viel Muße zum Sinnieren und für Nebenbeschäftigungen, denn den größten Teil ihrer Dienstzeit verbringen sie ja mit dem bloßen Warten auf Züge. Ablenken lassen dürfen sie sich aber nicht, hohe Verantwortung tragen sie allemal. Ganz und gar nicht dem Klischee von der beschaulichen Idylle entspricht ihr Berufsalltag im Posten 149 an der vorwiegend mit Güterzügen hoch belasteten Nord-Süd-Strecke Hannover – Bebra – Würzburg bzw. Frankfurt (Main). Der zwischen dem Bahnhof Bad Hersfeld und dem Betriebsbahnhof Oberhaun gelegene Posten sichert den Bahnübergang in Hauneck-Unterhaun beim (von Frankfurt aus gezählten) Streckenkilometer 149,2. Mit noch klassisch per Hand gekurbelten Schranken ist er der letzte seiner Art in Ost- und Nordhessen sowie der letzte an der Nord-Süd-Strecke überhaupt. Es gibt zwar noch die Stellwerke im

hessischen Reichensachsen und im niedersächsischen Friedland, deren primäre Aufgabe das Öffnen und Schließen der Schranken ist, dort erfolgt dies aber elektromechanisch per Knopfdruck.

Den Posten 149 passieren täglich bis zu 300 Züge. Freie Fahrt erhalten sie erst bei geschlossenen Schranken. Da kommt es auf schnelle Reaktionen des Wärters an. Wichtigste Arbeitsgeräte in dem knapp 20 Quadratmeter großen Postenhäuschen sind die

Mit noch **per Hand** gekurbelten Schranken ist der Posten auf dieser Strecke der **letzte** seiner Art

Sperrmeldeanlage, über die die „akustische und optische Anforderung“ eingeht, und natürlich die Einheits-Schrankenwinde von 1951. Wenn der Summer der Sperrmeldeanlage ertönt, drückt der Wärter zwei Knöpfe und kurbelt mit 15 Umdrehungen im Uhrzeigersinn die Schranken herunter. Nach Freimeldung des Gefahrenraums zwischen den Schrankenbäumen gibt für Züge aus Richtung Bad Hersfeld das unmittelbar vor dem Überweg stehende Einfahrtsignal des Betriebsbahnhofs Oberhaun die Fahrt frei, für Züge aus Richtung Fulda geschieht dies durch das Ausfahrtsignal in Oberhaun.

Bleiben die Schranken für mehrere Züge „en bloc“ geschlossen, schimpfen und hupen manche Autofahrer verständnislos. Viele nehmen die Wartezeit indes gelassen und grüßen freundlich, wenn sie am Posten vorbeifahren, denn oft sind es Leute aus dem Ort, die den Mann oder die Frau an der Kurbel kennen. Der Bahnübergang in Unterhaun gehört zu jenen mit mäßigem Straßenverkehr, was die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit 100 bis 2500 Kraftfahrzeugen pro Tag definiert. Alle paar Minuten herauf und herunter gekurbelt werden die Schranken insbesondere nachts, während auf der Nord-Süd-Strecke die Güterzüge im Blockabstand rollen.





OBEN: Ein ICE 1 vor dem Ortsbild von Unterhaun.

LINKS: 185 398 mit Kesselwagenzug passiert soeben den Posten 149.

FOTO: PATRICK REHN
LINKE SEITE: 155 085 rauscht ebenfalls mit einem Kesselwagenzug am Posten vorbei.



OBEN: 612 120
direkt neben dem
Postengebäude.
RECHTS: Auch die
185 608 von LTE hat
einen Kesselwagenzug
am Haken.
RECHTE SEITE: 185 362
mit gemischtem
Güterzug passiert
soeben den
Straßenübergang.





Obwohl die zum alten Dorfkern von Unterhaun führende Straße dann sehr wenig befahren ist, sollen die Schließzeiten nicht länger sein als unbedingt nötig. Grundsätzlich nur für „Kreuzungswillige“ öffnen sich hingegen die vom Posten 149 aus mit bedienten Anrufschraken am einige hundert Meter entfernt gelegenen Feldweg-Bahnübergang. Wer den passieren möchte, muss sich mit dem Wärter durch eine Wechselsprechanlage verständigen.

Ein paar nette **Filmchen** vom Posten 149 gibt es im Internet auf **YouTube** zu sehen

Mittlerweile haben im Streckenabschnitt zwischen Mecklar und Burghaun die vorbereitenden Arbeiten für den Anschluss an ein neues Elektronisches Stellwerk begonnen. Die Inbetriebnahme des ESTW dürfte der Posten 149 kaum überleben – jedenfalls nicht mehr in Funktion. Vielleicht bleibt das Postenhäuschen als schätzenswertes Relikt aus der „Kurbelzeit“ erhalten. Auf der Wikipedia-Seite über Unterhaun ist es neben einigen Sehenswürdigkeiten in dem rund 1100 Einwohner zählenden Ort abgebildet. Unter anderem auf YouTube gibt es vom Posten 149 ein paar nette Filmchen zu sehen.

Der Beruf des Schrankenwärters stirbt langsam aus. Einstweilen sucht die DB Netz AG aber noch unter dieser Berufsbezeichnung Mitarbeiter beispielsweise für Standorte in Oberbayern. Laut Internetseite karriere.deutschebahn.com erwarten den Quereinsteiger zum Schrankenwärter nach zweiwöchiger innerbetrieblicher Ausbildung Herausforderungen wie das „Bewegen von Menschen und Gütern durch Überwachen von Bahnübergängen“ und das „Kommunizieren im Team mit Kollegen, Lokführern und benachbarten Betriebsstellen“. Neben natürlich der Bereitschaft zum Schichtdienst sind „PC-Grundkenntnisse, analytisches Denken und Handeln, Teamfähigkeit, Verantwortungsbereitschaft und Durchsetzungsvermögen“ gefragt. Nach monotoner Tätigkeit auf einsamem Posten klingt das nicht ... □



MÄRKTE & MASCHINEN

Voll retro: Die NeSA und ihre V 100 2335

Wenn Eisenbahnfreunde in Führung und Betrieb bei den zahlreichen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beteiligt und engagiert sind, dann gilt deren Augenmerk insbesondere den Traktionsmitteln, sprich den Lokomotiven. Und nicht selten kann hierbei der so genannte Retro-Look bzw. der vorherrschende Nostalgie-Gedanke verwirklicht werden, weil kein riesiger Konzern involviert ist, der irgendeine moderne oder futuristische „Corporate Identity“ vorschreiben kann. Das genau ist der Grund, warum auf deutschen Schienen noch so viele alte und nahezu in den Originalzustand zurückversetzte Bundesbahn- bzw. Reichsbahn-Lokomotiven herumfahren, die beim kundi-



Auf dem Weg zu einem nächsten Arbeitszug-Einsatz hat V 100 2335 gerade den Rudersdorfer Tunnel in ihrer ehemaligen Heimat im Dillkreis verlassen (11. Mai 2017).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

gen Betrachter oft heftige Déjà-vu-Gefühle und plötzliche Zeitreisen auslösen. So auch am 11. Mai 2017 am 2652 Meter langen Rudersdorfer Tunnel auf der Dillstrecke zwischen Wetzlar und Siegen, als dort unvermittelt und natürlich in „Altrot“ die Lz fahrende V 100 2335 auf dem Weg zu einem ihrer nächsten Arbeitszug-Einsätze auftauchte und dort für ganz kurze Zeit und nur von einigen wenigen modernen Details gestört die so genannte Epoche III bzw. die ersten Jahre der Epoche IV (also die Nachkriegszeit bis zur Einführung der Lok-Computernummern im Jahre 1968) wiederaufleben ließ. Mehr noch: Die Maschine befand sich an diesem Tag in ihrer früheren und langjähri-

gen Heimat, als sie als 213 335 beim Bw Gießen beheimatet war und als dieselhydraulische Steilstreckenlok auf den steigungsreichen Nebenstrecken rund um Dillenburg eingesetzt wurde. Die bei der Maschinenbau Kiel (MaK) gefertigte Lokomotive wurde als steilstreckentaugliche Variante der V 100 zusammen mit neun Schwestermaschinen speziell für den Einsatz auf der Murgtalbahn Rastatt – Freudenstadt entwickelt und bei der DB zuletzt in den Räumen Koblenz und Hof eingesetzt und verdient nun aktuell nach frischer Hauptuntersuchung in Bremen (5. September 2016) ihr Gnadensbrot bei der „NeSA“.

Hierbei handelt es sich um die Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH mit Sitz in Rottweil, die im November 1998 von insgesamt neun Personen aus dem Umfeld der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) gegründet wurde.

Am 29. April 1999 erfolgte die Zulassung als EVU für den Personen- und Güterverkehr, wobei nicht nur Museumsfahrten der EFZ, sondern auch eigene Verkehre vorgesehen sind. Neben anderen Fahrzeugen wurden auch zwei V 100 beschafft; es handelt sich um die 211 041 (V 100 1041) so-

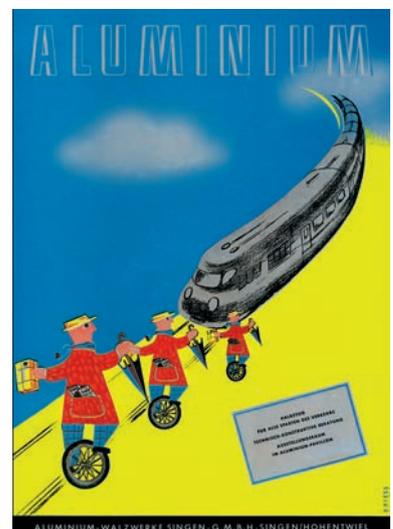
wie eben um die V 100 2335 (ex 213 335). Auch die 194 158 von Frau Barbara Pirch („Rail 4U“) ist bei der NeSA eingestellt und kam dadurch auch schon vor NeSA-Bauzügen zum Einsatz. Daneben sind auch alle betriebsfähigen Fahrzeuge der EFZ bei der NeSA eingestellt, daher kommen die NeSA-Loks auch vor EFZ-Sonderzügen zum Einsatz. Das Haupteinsatzgebiet der Loks ist heute neben Überführungsfahrten und Arbeitszugleistungen ein eigenes Sonderzugprogramm, bei dem Wagen der „Centralbahn“ zum Einsatz gelangen. Auch für andere Sonderzugveranstalter werden ebenfalls immer wieder Loks gestellt. Daneben werden Werkstattleistungen, Ersatzlokgestellungen, Gleise zum Abstellen von Fahrzeugen oder auch die Gestellung von Betriebspersonal für andere Unternehmen angeboten. Die Wartung der Fahrzeuge erfolgt im Bw Tübingen, in dem ein Teil der Gleisanlagen gemeinsam mit der EFZ genutzt wird. JS

ZITAT

„Auch im Bereich der Eisenbahnen ist im Zeichen der zweiten industriellen Revolution mit der zunehmenden Automatisierung des Eisenbahnbetriebes zu rechnen.“

(Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands [GdED] im Jahre 1956)

WERBEPAUSE



Bahnindustrie-Werbung anno 1953.

ABB.: SAMMLUNG SEYFERTH