

# Eisenbahn

UNTERWEGS MIT LUST UND LEIDENSCHAFT

# Romantik

**PLUS DVD**  
**DB-Legende V 60**  
Die robuste Rangierdiesellok  
im großen Porträt

**Von Paris bis  
Kurort Oybin**  
Über den Zauber der  
Bahnhofs-Architektur



## Bulgarien: Vier Loks unter Dampf! Dampf-Abenteuer auf dem Balkan



**Exklusiv: Bochums P8 zurück!**  
Die lange Aufarbeitung und ihr Comeback



**Marokkos Wüstenexpress hautnah**  
Einzigartige Fahrt im Zug und Führerstand



**Legendärer Churchill-Pfeil**  
Im SBB RAe 4/8 1021 vorne mit dabei

# NACHT EXPRESS

MIT SPEISEWAGEN  
IM LIEGEWAGEN  
IM NACHTSPRUNG  
AUSGERUHT ANS ZIEL



Fernruf: 038301 8840 12  
[www.expresszugreisen.de](http://www.expresszugreisen.de)  
[expresszugreisen@pressnitztalbahn.com](mailto:expresszugreisen@pressnitztalbahn.com)

FAHRT 1:	HIN 23./24. 6.	RETOUR 24./25. 6.2023
FAHRT 2:	HIN 30.6/01.7.	RETOUR 01./02. 7.2023
FAHRT 3:	HIN 07./08. 7.	RETOUR 08./09. 7.2023

## NACH RÜGEN

Hamburg-Wittenberge-Berlin-Stralsund  
**STÖRTEBEKER-Festspiele in RALSWIEK**

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft  
Pressnitztalbahn mbH  
Am Bahnhof 78  
D-09477 Jöhstadt



Tel.: +49 (0) 38301 8840 12  
Fax: +49 (0) 38301 8840 19  
Mail: [expresszugreisen@pressnitztalbahn.com](mailto:expresszugreisen@pressnitztalbahn.com)  
Home: [www.expresszugreisen.de](http://www.expresszugreisen.de)



## Liebe Eisenbahnfreunde, erstens kommt es anders ...

Sie, liebe Eisenbahn-Romantiker, genießen ein Privileg. Sie sind mit den Akteuren draußen auf und an den Strecken, auch mit mir nah dran, unterwegs. Quasi live. Und wenn wir Brücken in die Vergangenheit schlagen, weil Eisenbahn Herkunft kennen muss, besteht der Anspruch, dass Sie nicht mit Aufgüssen konfrontiert werden. Für Sie wird draußen gearbeitet. Das ist im Journalismus beileibe nicht mehr die Regel, aber Grundlage dieses Formates. Hiervon lasse ich stets nicht abweichen.

Das hat die Konsequenz, dass Vorankündigungen nicht immer eingehalten werden können. Da sollen Sie z.B. dabei sein, wenn eine V 60 gefristet und wieder in Betrieb genommen wird, und dann baut unser Werkstattleiter gesundheitlich ab ... Eine Kur stet an, natürlich bekommen Sie nun nicht „irgendeine“ V 60-Story aufgefischt. Wir verschieben ...

Oder: In der Zusammenstellung von Jörg Dietrichs Bahnhofsmotiven (S. 36 ff) erwischt es einen Bahnhof kalt: Sein Abriss ist beschlossen. Das politische Thema muss zwingend

separat beackert werden, der Bahnhof (ganz oben) fliegt fünf vor Zwölf aus dem Konzept ...

Dann: Seit Kindertagen begeistern nicht nur mich die US-Rundnasen (rechts). Ein versierter Kenner greift zur Feder, legt wochenlange Recherchen obendrauf, dennoch, auf einmal hebt er einen Vorhang: In der Szene tut sich was! Wir müssen schieben ... Welches Pferd also aus dem Stall ziehen (oben), welches nicht? Diese Frage stelle ich mir nicht. Denn ich habe die Spielräume auszuspüren, die gerade auszuspüren sind. Es gibt deshalb keine festgeessene Themenplanung für ein ganzes Jahr. Das ist wider jede kreative Arbeit an der Schiene und wider unsere tollen Bahn-Akteure, die an Ideen mit-schmieden und mich überraschen. Ich weiß, dass Sie diesen Weg mit mir und unserer ER so weitergehen werden, nicht Konserven aufsitzen wollen und sich ein Stück weit auch überraschen lassen. Denn auch Ihnen ist klar: ... zweitens als man denkt!

Ihr

Hendrik Bloem

Ein Paukenschlag während der ER-Produktion „Panorama Bahnhof“: Werdaus Bahnhof wird abgerissen (ganz oben). Darunter: Welches Pferd aus dem Stall ziehen? Diese Frage stellt sich nicht ...



US-Rundnasen (hier ein Exemplar in Denver): Der ER-Bericht ist eine Herzensangelegenheit!



Bilder: Kevin Madore, Georg Trüb, Christoph Obooth, Georg Trüb (2), JS Eisenbahnstiftung, Gabriele Brandl, Bernd Seiler

# Inhalt

## BAHNMENSCHEN

Auf ein Wort! ... mit *Gabriel Acker, Le Train*

6

## GALERIE

Standard Class 7: Britannia rules ...

8

## LESERBRIEFE

Ihre Meinung zählt

10

## MOUNT WASHINGTON

Dampf in den *Weiß*en Bergen

12

## GLÜCK AUF!

Bochums Preußin ist zurück

20

## IN DIE WÜSTE GESCHICKT

Marokkos Wüstenzug erleben

24

## REZEPT

Marokkanisches Huhn

31

## TIPPS

Casablanca: Humphrey Bogart grüßt

32

## JUBILÄUMS-SONDERZUG

Dampf-Aus im Interzonenverkehr

34

## ARCHITEKTUR UND BAHN

Panorama Bahnhof

36

## „FLIEGENDER“ AUFERSTANDEN

Auf schmaler Spur in Griechenland

42

## ZEITREISE NACH WIEHRE

*Josef Brandl* lässt uns träumen

44



24



56



44



80

**INSIDE EISENBAHN-ROMANTIK**  
An der irischen Ostküste und Sendetermine 50

**NAH DRAN FÜR EISENBAHN-ROMANTIK**  
Die Sonne kooperiert nicht! 55

**KLEINE LOKSTORY**  
Wer die 44 erlebte ... 56

**DAMALS MIT LEIDENSCHAFT UNTERWEGS**  
„Schau dir die Sauerei an!“ 62

**LE PETIT TRAIN**  
Französische Kleinbahnromantik 64

**DER DOPPELPFEIL!**  
Im Schweizer „Churchill“ unterwegs 70

**DAMPFABENTEUER BULGARIEN**  
Bulgarische 03 & Co. im Einsatz 80

**ICH WÄRE SO GERN NOCH GEBLIEBEN**  
Zur Kultur des Reisens 88

**NACHTSALON**  
Ein Hauch von Stromlinie 92

**FÜR AUG‘ UND OHR**  
Insider-Tipps in Schrift, Bild und Ton 94

**GLOSSE / IMPRESSUM**  
V8, die Schuppenkatze ohne Business 96

**VORSCHAU**  
Das erwartet Sie in der nächsten Ausgabe 98

# Menschen mit Bahngefühl: Auf ein Wort!



In unserer beliebten Rubrik kommen in loser Folge Akteure zu Wort, die mithelfen, dass es für uns heißt: unterwegs sein mit Lust und Leidenschaft! Diesmal: Gabriel Acker

„Zu Blättern beim Lesen, ist eine hinreißende und in Zukunft immer wertvollere Tätigkeit!“

**Red. Eisenbahn Romantik: Lieber Gabriel Acker, du bist Haupteigentümer und Verlagsleiter der französischen Eisenbahn-Monatsgazette „Le Train“ und sowohl in der Szene als auch in der Branche ein bekanntes Gesicht. Warum eigentlich heute, in digitalen Zeiten, noch ein Printformat wie Le Train herausgeben? Die Großwetterlage der Medienbranche verheißt Veränderungen ...**

Gabriel Acker: Ein Druckerzeugnis mit allen Sinnen genießen zu können, ist etwas ganzheitlich Hochwertiges. Und in Zukunft dürfte es das bei den angesprochenen Veränderungen am Markt noch viel mehr sein. Wir versuchen diesem Anspruch mit unserem Monats-Magazin Le Train gerecht zu werden. Mit dem Print hält man auch etwas Dauerhaftes in der Hand, was eine physische Verbreitung erfährt. Sein Inhalt geht damit nie ganz verloren.

**...sagt ein Verlagsleiter oder und auch Eisenbahnfreund?**

Auch ich wurde in meiner Kindheit von der Modelleisenbahn geprägt. Als junger Mann trieb ich mich auf Modellbahnbörsen herum und lernte dort

einen Akteur kennen, der mich mit Hermann Merker zusammenbrachte. Merker hatte seinerzeit mit großem Erfolg das Eisenbahn-Journal als Vier-Farben-Print auf den Markt gebracht. Es war nahe liegend, ein solches Format auch in anderen Ländern zu etablieren. Damals fühlte ich mich sofort angesprochen. Mit dem Einstieg bei Le Train tat sich mir auch der bis heute schier unermessliche Horizont der großen Eisenbahn auf. Dieses Hobby ist auch deshalb etwas Besonderes und mit anderen kaum vergleichbar. Merker kann ich nur für sein Vertrauen danken, denn in kürzester Zeit wurde ich Verlagsleiter und 2005 dann kaufte ich mit Unterstützung meiner Familie die

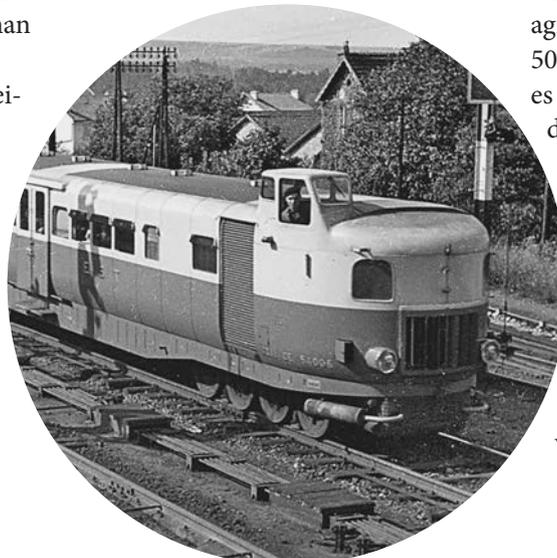
Zeitschrift. Heute liegt die gesamte Herstellung des Monatsheftes und der Sonderhefte bei mir als Hauptinhaber, Verlagsleiter und Chefredakteur und unserem kleinen, feinen Team. Es besteht aus sieben Mitarbeitern, vier Damen und drei Herren.

**Wenn das Hobby so besonders ist, was ist dann die Intention einer Eisenbahnzeitschrift?**

Ganz klar: Freude zu bereiten. Damit ist zwar eigentlich alles gesagt, dieses Ziel zu erreichen ist aber nicht einfach: Dazu gehört eine gute Qualität der Bildbearbeitung und des Drucks, aber auch des eigentlichen Inhalts aufgrund fundierter Recherchen und gut schreibender Autoren. Unser Team agiert mit einem Netzwerk von gut 500 freien Autoren und Fotografen; es ist wie ein kleines Universum, in dem die persönliche Ansprache, die individuelle Betreuung, das Menschsein und das sich-in-die-Augen-sehen dazu gehört.

**Davon aber kann man allein am Markt nicht überleben ...**

Neben dem Freudebereiten muss man natürlich Geld verdienen und sich am Markt



behaupten, ja. Der Markt fordert zum Beispiel seit Langem schon Sonderausgaben, darauf haben wir immer wieder reagieren müssen. Die Leserschaft zeigt sich in ihren Interessen heute breiter und differenzierter aufgestellt. Wir machen Sonderausgaben zu Vorbild- und Modellthemen, ob nun zu Lokbaureihen, zu Eisenbahnstrecken, Bahngesellschaften, Modellbahnanlagen oder zu Modellbau-Praxis-Themen. Auch einen französischen Eisenbahnatlas mit eigenem Kartenwerk bringen wir regelmäßig heraus, der hohes Ansehen genießt. Da unsere Leser auch nach einem reinen Nostalgieheft verlangten, gingen wir strategisch vor und schufen eine Nostalgie-Reihe, die sich dem Zeitraum der 1950er bis 1990er Jahre widmet. So zielen wir auf die Leserschaft zwischen 30 und 80 Jahren, die diese Zeiten noch persönlich miterlebt hat. Dann produzieren wir auch Kalender und unseren Produktkatalog: Weil wir viel Literatur auch von anderen kooperierenden Verlagen aus Deutschland, England und Spanien usw. vertreiben, verfügen wir über ein ziemlich umfangreiches Lager.

**Bei all dem sollte nicht allein der Verlagsleiter wissen, was zu tun ist?**

Ein solches Repertoire an Fachliteratur herauszugeben, bedeutet ein Arbeiten rund um die Uhr. Wichtig ist, dass man ein engagiertes und vor allem motiviertes Team hat. Für eine produktive Motivation hat man als Verlagsleiter allerdings schon die Verantwortung. Insbesondere auch eine soziale: Der stets freundliche Ton, die Pflege des höflichen Miteinanders und Ehrlichkeit gehören genauso dazu, wie den langjährigen Mitarbeitern eine dauerhafte Perspektive zu geben. Übrigens: Wenn jeder von allein weiß, was er zu tun hat, hat man einigermassen richtig gemacht.



Zeitrauben- de Konferenzen braucht es deshalb erst gar nicht. Weil wir also ein selbstaktives Team sind, können wir die gesamte Heftproduktion allein stemmen. Wir machen wirklich alles, bis auf das Drucken, das wir nach außerhalb vergeben.

**Ohne funktionierende Netzwerke und Kooperationen mit den Branchen geht es nicht, richtig?**

Als Team braucht man Akteure, mit denen man zusammenarbeitet. Dazu gehören bei uns natürlich auch die Modellbahn-Hersteller. Für sie haben wir schon vor Jahrzehnten eine Veranstaltung initiiert, die heute den Namen Le Rail d'Or (das Goldene Gleis) trägt. Ziel dieser jährlichen Prämierung von Modellen durch die Leserschaft ist immer auch die Begegnung, das Miteinander der Akteure. Das ist wichtig, gerade in einer Zeit, in der globales Handeln und enge Konzernstrukturen ein Sich-in-die-Augen-Sehen oft verhindern. Wir haben mit dieser jährlichen Veranstaltung verblüffend wunderbare Erfahrungen machen dürfen.

**Eisenbahnzeitschriften müssen sich stetig am nicht gerade einfachen Markt behaupten. Gibt es dennoch diese „gewisse Chance“?**



Die Schwäche heutiger Eisenbahn-Magazine ist, dass die sowieso schon alters- und interessenbedingte rückläufige Leserschaft vom Prinzip des Alles-umsonst-Bekommens im Internet profitiert. Das Internet ist eine starke Konkurrenz. Die Stärke eines heutigen Magazins muss es sein, Sonderthemen und Vertiefungen zu bieten, die das Internet nicht leisten kann und/oder eine Vielfalt auszuweisen, deren Zusammenstellung im Internet größte Mühen erfordern würde oder so unpraktisch ist, dass das Lesen am Bildschirm nervt. Verlässlichkeit und Imagebildung sind Qualitätsbegriffe. Dass man ein Interview wie dieses macht, ist übrigens ein gutes Beispiel für Qualität. Und ganz wichtig: Die Haptik des Magazins muss einen Mehrwert erkennen lassen. Die Chancen liegen auf der Hand: Wenn Sie bei der Leserschaft Freude erzeugen und sie in ihren Erwartungen nicht enttäuschen, dann freut sie sich auf jede neue Ausgabe und muss für den Lesegenuss nicht auch noch am

Rechner oder Tablet hocken, wie sie es vielleicht den ganzen Tag bei der Arbeit tut. Ganz im Gegenteil: Die Leser können Abstand nehmen. Zu blättern beim Lesen ist eine hinreißende und in Zukunft immer wertvollere Tätigkeit!

**Danke, lieber Gabriel, für diese sehr interessanten Positionen. Wir wünschen dir, deinem Team und Le Train weiterhin viel Erfolg.**

*Interview: Hendrik Bloem  
Januar 2023*

**55** Lokomotiven der Standard Class 7 ließ British Railways (BR) zwischen 1951 und 1954 bauen (No. 70000 bis 70054).

**145** km/h erreichte die unter Robert Riddles sorgsam durchgebildete und effiziente Konstruktion mit Rollenlagern und anderen Neuerungen.

**15** Jahre, bis 1966, war die rechts zu sehende 70000 „Britannia“ im regulären Dienst und erlangte Ruhm, weil sie 1952 den Trauerzug des verstorbenen König George VI. von King's Lynn nach London zog.

**2** Lokomotiven der Standard Class 7 blieben erhalten, neben No. 70000 auch No. 70013, die von 2008 bis 2018 unter Dampf stand und wieder aufgearbeitet wird.

**12** Jahre nach ihrer Ausmusterung kam No. 70000 erstmals wieder ans Laufen, wurde aber nur sporadisch eingesetzt. Seit ihrem 60. Geburtstag 2011 steht sie hauptuntersucht wieder unter Dampf.

**2096** Zentimeter Länge misst die hier rückwärts von Kidderminster nach Bewdley preschende No. 70000, die den schönen Namen „Britannia“ trägt und der Royal Scot Locomotive and General Trust gehört.

Bild: Axel Bozler





Britannia rules ...  
... the tracks

# Ihre Meinung ist uns wichtig

Mit Eisenbahn-Romantik die Eisenbahnwelt erleben, Erinnerungen teilen und Hinweise geben, damit wir noch besser werden.



## GRÜSSE VOM DICKENS EXPRESS

Mit diesem Bild von *Corinna de Kroon* grüße ich die geschätzte Leserschaft der Eisenbahn-Romantik: Am späten Abend des 16. Dezember 2022 fährt Lok 16 (Jung 1943) der niederländischen Museumstoomtram Hoorn-Medemblik mit dem „Dickens Express“ im eisigen Bahnhof Medemblik ab, um Besu-

cher des örtlichen Weihnachtsmarktes in wohlbeheizten Wagen nach Hoorn zurückzubringen: Das war Eisenbahn-Romantik ultimativ! *Rein Korthof (NL), per Mail*

## BRÜCKEN GESCHLAGEN

Die Eisenbahn-Romantik schafft es, Brücken in die wertvolle Vergangenheit zu schlagen. Über den Be-

richt zum Hindenburgdamm habe ich mich gefreut (ER 3/2022)! Dort habe ich selbst noch Altonaer 01.10 fahren gesehen, im Sommer mit 12 Wagen. Es sollen sogar mehr gewesen sein! Weiter so!

*Eberhard Flessner, Berlin*

*Anmerk. d. Red.: Der Beweis für mehr als 12 Wagen kann erbracht werden: Helmut Dahlhaus war zur Stelle, als 012 001 mit E 2108 über den Hindenburgdamm Richtung Hamburg-Altona strebte (5. September 1970)*

## AUF DEN ZEIGERSPRUNG

Mit Interesse las ich das Editorial in ER 4/2022. Zum Thema Zustand der Eisenbahn in Deutschland kann ich zu einem positiven Beispiel aus der Schweiz und Deutschland beitragen: Unsere Dreikönigs-Dampffahrt mit 01 202 im vergangenen Jahr hat bestens geklappt: Lyss – Donaueschingen – Lyss ohne Verspätung. Zwar gab es auf dem Abschnitt Hausach – Triberg plus 20 Minuten, allerdings wegen eines außerordentlich ge-

