

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

7/2013
€7,40

B739E ISSN0720-051X
Österr. € 8,15 • Schweiz Fr. 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Westf. € 9,50
Ital./Span./Port. kont. € 7,70 • Finn. € 10,90 • Neuz. Mex. \$5,00



Bahn-Urlaub von einst: Sommer, Sonne, Sylt



LOK-HISTORIE V 200.1
Paradeferd & Arbeitstier

VORBILD UND MODELL
Glanzblech-Verkleidung

ANLAGENPORTRÄT
Vom Meer zum Moor

So entstehen

Anlagen-Träume

Eisenbahn
JOURNAL

1
2013

ZKZ B 7539 Sondernummer 1 ISBN 978-3-89610-367-3 Best.-Nr. 66 13 01 **Deutschland € 13,70**
Österreich € 15,00 Schweiz sfr 27,40 Belgien, Luxemburg € 15,75 Norwegen NOK 175,00
Niederlande € 17,35 Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Josef Brandls Traumanlagen

Bauen wie Brandl Teil 2

NEU
€ 13,70

Foto: GABRIELE BRANDL



Von der Grundbegründung über die Arbeit mit Elektrostat und Matten bis zu Feldern und Wäldern

Josef Brandls Traum-
anlagen 1/2013
Bauen wie Brandl, Teil 2

92 Seiten im
DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 661301

Josef Brandl über die Schulter geschaut: Deutschlands prominentester Anlagenbauer verrät die Geheimnisse seiner einzigartigen Landschafts- und Detailgestaltung.

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

Testabo mit Prämie unter
www.eisenbahn-journal.de
oder 0211/690789-985

... an *Dieter Rothenfuß*

Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben?
Ich würde Betriebsabläufe (z.B.: Was geschah in einem Postwagen, das Umrangieren von Kurswagen) sowie die Baureihenvielfalt, Geräusche und Stimmungen beschreiben.

Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?
Der Isar-Rhone-Express München – Genf.

Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?
Mitarbeiter am Schalter, die sich auch auskennen, wenn der PC nicht funktioniert. In den Zügen Fenster zum Öffnen und Sitze zum Ausziehen. Das spontane Anhängen von Verstärkungswagen oder ganze Zusatzzüge, wenn besonders viele Reisende zu erwarten sind.

Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?
Dem Güterverkehr auf der Schiene uneingeschränkt den Vorrang einräumen und MORA-C rückgängig machen. Und Preissenkungen bei Nahverkehrsleistungen für Gelegenheitsfahrer einführen.

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

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 den Büchern „Dampflokomotiven im Allgäu“ und „Bw Ottbergen“.

Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?
Keine Ahnung, der war irgendwieschonda, vermutlich ein „Gendefekt“.

Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?
Lokführer. Ich war nach meiner Ausbildung im Bw Augsburg zum Energieanlagenelektroniker sogar nahe dran, diesen Traum umzusetzen. Leider hatte die DB damals (1986) keinen Bedarf und nur unattraktive Gehaltsangebote für die Zeitdauer der Ausbildung. Und die Gefahr war groß, dass man danach nur eine Stelle bei der Münchner S-Bahn bekam, mich hätten aber Fernzüge interessiert. Unter diesen Voraussetzungen hatte ich mich dann anders entschieden.

Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?
Fleischmann-Kurier, Märklin-Magazin.

Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Bahn zu begeistern?
DB-Angebote, die das Bahnfahren mit Freizeitaktivitäten kombinieren, müssten einfach funktionieren anstatt nur auf Hochglanzprospekten angepriesen zu werden. Wer einmal am Sonntagabend erleben musste, dass er im Bahnhof Hergatz samt Fahrrädern nicht mehr in den Zug einsteigen durfte, weil das zu kleine Fahrradabteil bereits seit Lindau schon voll sowie die Gänge bereits mit Rädern zugestellt waren und auch beim nächsten Zug keine Mitnahme möglich war, der wird für seinen nächsten Mountainbike-Ausflug mit Freunden vermutlich nicht mehr die Bahn wählen. Oder fahren Sie einmal an einem warmen Sommertag nach einer Bergwanderung in einem überhitzten, klimatisierten und mit verschwitzten Wanderern überfüllten „Regional-Plastik-Bomber“ nach Hause, dann weiß man, was ich meine.

Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?
Ich hatte schon immer Modellbahnanlagen – seit der ersten Primex Startpackung im Alter von drei Jahren bis zur heutigen Spur 0-Anlage, die derzeit in Bau ist.

Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbauprodukt produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie?
Ich würde speziell für Freunde norddeutscher Themen eine Eisenbahnfähre à la „Theodor Heuss“ produzieren. Dies könnte bei ge-

Dieter Rothenfuß (46), geboren in Augsburg, ist verheiratet und hat drei Töchter. Er absolvierte eine Ausbildung zum Energieanlagen-Elektroniker bei der Deutschen Bundesbahn, später erfolgte die Weiterbildung zum staatlich geprüften Elektrotechniker. Heute ist er Abteilungsleiter im Bereich Automatisierungstechnik. Seine Hobbys sind Eisenbahn/Modellbau, Fotografie und Natur. Im Alter von 16 Jahren hatte er seine erste Veröffentlichung im Eisenbahn-Journal, danach erfolgte der Einstieg in die Spiegelreflexfotografie. Später baute er die Staudenbahn in Modulbauweise in H0 nach und war mit dem bekannten Bahnhof Markt Wald Sieger im damaligen Modellbauwettbewerb des EJ. Neben zahlreichen Veröffentlichungen in den vergangenen Jahren, auch in der MIBA, ist er derzeit mit dem Aufbau einer transportablen Spur-0-Anlage beschäftigt; der Rohbau steht und ein erster Fahrbetrieb ist möglich.



schickter Platzierung auch als raffinierte Schattenbahnhofslösung dienen.

Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie? Der größte Fehler?
Digitaltechnik mit den vielen neuen Funktionen wie z.B. „Dynamic Smoke“ von KM1. – Verlagerung der Produktion in Billiglohnländer.

In welcher Eisenbahnepoche würden Sie am liebsten leben?
Epoche 4.

Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?
Nach Lagos in Portugal.

In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?
In den klassischen D-Zugwagen „Bm“ mit den schönen 6er-Abteilen, in denen man die Sitze zu Schlafflächen ausklappen konnte. Außerdem im ETA 515 wegen des sehr ruhigen Laufes und dem Blick aus dem Führerstand.

Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?
Schallschutzwände in Bahnhöfen. – Ständige Durchsagen um 6 Uhr morgens in Regionalzügen, die einen willkommen heißen und mitteilen, auf welcher Seite man im nächsten Bahnhof aussteigen muss. – Unausgereifte und ungenügend getestete Fahrzeuge, die bereits bei null Grad „witterungsbedingt“ den Dienst versagen.

Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heute Bahnmanager am liebsten schicken?
Auf den Lehrgang: Was muss man tun, um den früheren Slogan „Alle reden vom Wetter – wir nicht“ wieder Realität werden zu lassen.

Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?
Eine Doppeltraktion BR 18.6 mit Winterdampf vor einem Schweizer Schnellzug auf der Allgäubahn à la Fotos von Wilhelm Tausche.

Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben?
Eine solche Zeit, wie wir Eisenbahnfreunde sie definieren, wird es nie wieder geben. Ich erwarte aber eine große Zeit der grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitszüge, die aber mehr Mittel zum Zweck sind, nämlich schnelle Großstadtverbindungen.

100 JAHRE Lötschbergbahn

NEU
€15,-

1913 wurde die Lötschbergstrecke Frutigen-Brig eröffnet. Anlass für ein Porträt der legendären Alpentransversale.

BLS Lötschbergbahn

116 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. DVD mit 84 Minuten Gesamtlaufzeit

Best.-Nr. 701301



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

**Eisenbahn
JOURNAL**

VORBILD

20 Fragen ... an Dieter Rothenfuß	3
Galerie „Hingucker des Monats“	6, 8, 10
Kurz-Gekuppelt Notizen vom Vorbild	14
Zuggeschichte(n) Sommer, Sonne, Sylt	16
Momente „Gomm’ Se mal rieber ...“	32
Lok-Historie • V 200.1 Vom Paraded Pferd zum Arbeitstier	34
Zeitreise nach ... Neunburg vorm Wald	44
150 Jahre Schmalspurbahnen in Deutschland/Teil 3 MPSB – Eine Landwirtschaftsbahn	50
Klassik-Rezensionen „Endstation Rheine“	54

MODELL

Neuheiten Aktuelle Modellvorstellungen	56
Anlagenporträt Bahn vom Meer zum Moor	60
Anlagenporträt Krokodilgehege in H0	70
Neuer Bausatz Diesel-Kncipe	76
Vorbild und Modell Glanz und Glamour – Glanzblechverkleidung	78
Gebäudebau • Stall mit Scheune, Teil 2 Heimat Dorf – selbstgebaut	88
Vorbild und Modell Unechter Zwilling – VT 173 002 der DR	94

RUBRIKEN

Forum	12
Fachhändler-Adressen	98
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt	100
Vorschau & Impressum	106



Sylt
»16

V 200.1
»32



Anlage
»60

Modellbau
»78







Tunnel mit Verfalls- Datum

Das bekannte „Felsentor“ bei Etterzhäusern (Strecke Nürnberg – Regensburg) existiert nicht mehr. Mit offiziellem Namen „Felstor-Tunnel“ war der an urige Modellbahn-Basteleien erinnernde Durchstich ohne Tunnelportale mit 16 Meter „Länge“ einst der kürzeste Eisenbahntunnel in Deutschland. Witterung und Felsbewegungen nagten seit jeher an dem seit 1870 bestehenden Mini-Kunstbau, mehrere Sanierungen mit Sicherungsankern und eingebauter Messtechnik konnten seine Lebensdauer zwar verlängern, aber am 31. Mai 2010 um 12.10 Uhr sorgten 1,7 Tonnen Sprengstoff für sein Ende. Am 12. April 1984 war von diesem Trauerspiel noch nichts zu ahnen und der tägliche „Star-Zug“, der IC 129 „Johann Strauß“ von Frankfurt nach Wien, durcheilte mit deutsch-österreichischer Zugbildung die markante Felsnase gen Regensburg.





Tunnel mit Legende

Die sagenumwobene Loreley, die am Gipfel des Rheinfelsens die Schiffsmannschaften mit wallender Mähne um den Verstand und ins Verderben gebracht haben soll, war am 15. August 1989 zwar nicht mehr zu erspähen, dafür rollten aus dem gleichnamigen Tunnelmund heute schon beinahe historische Güterwagen, die ihre Fracht noch überwiegend auf zwei Achsen beförderten. Im Rahmen der Elektrifizierung zwischen 1959 und 1961 bekam der einst zweigleisige Loreley-Durchstich eine zweite Röhre (Teile des Portals über den Kesselwagen), Gleiches geschah auch beim benachbarten Rossstein-Tunnel. Von Dezember 2003 bis August 2005 wurde der alte Loreley-Tunnel saniert. Der Gesamteindruck ist zwar erhalten geblieben, doch auf pittoreske Ausstattungsdetails wie Holzschwellen oder Kilometersteine muss heute verzichtet werden.

