Mit DVD

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Eisenbahn JOURNAL

2/2014
€ 7,40

B7539E ISSN 0720-051 X
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg.,Lux. € 8,65
• Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port.(cont.) € 9,70 •
Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00

LESERWAHL: GOLDENES GLEIS

Ihre Top-Neuheiten

DAS GOLDENE GLEIS

Mit Preisen im Wert von 6000 Euro

P 8 im Einsatz: Preußendampf im Schwabenland

Laufzeit: 54 Minuten
Plus: Filmausschnitte und Trailer von RioGrande-Filmen

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD VIDEO

P 8

Einfach zweckmäßig

BAHNGESCHICHTE(N)
Winterfreuden per Bahn

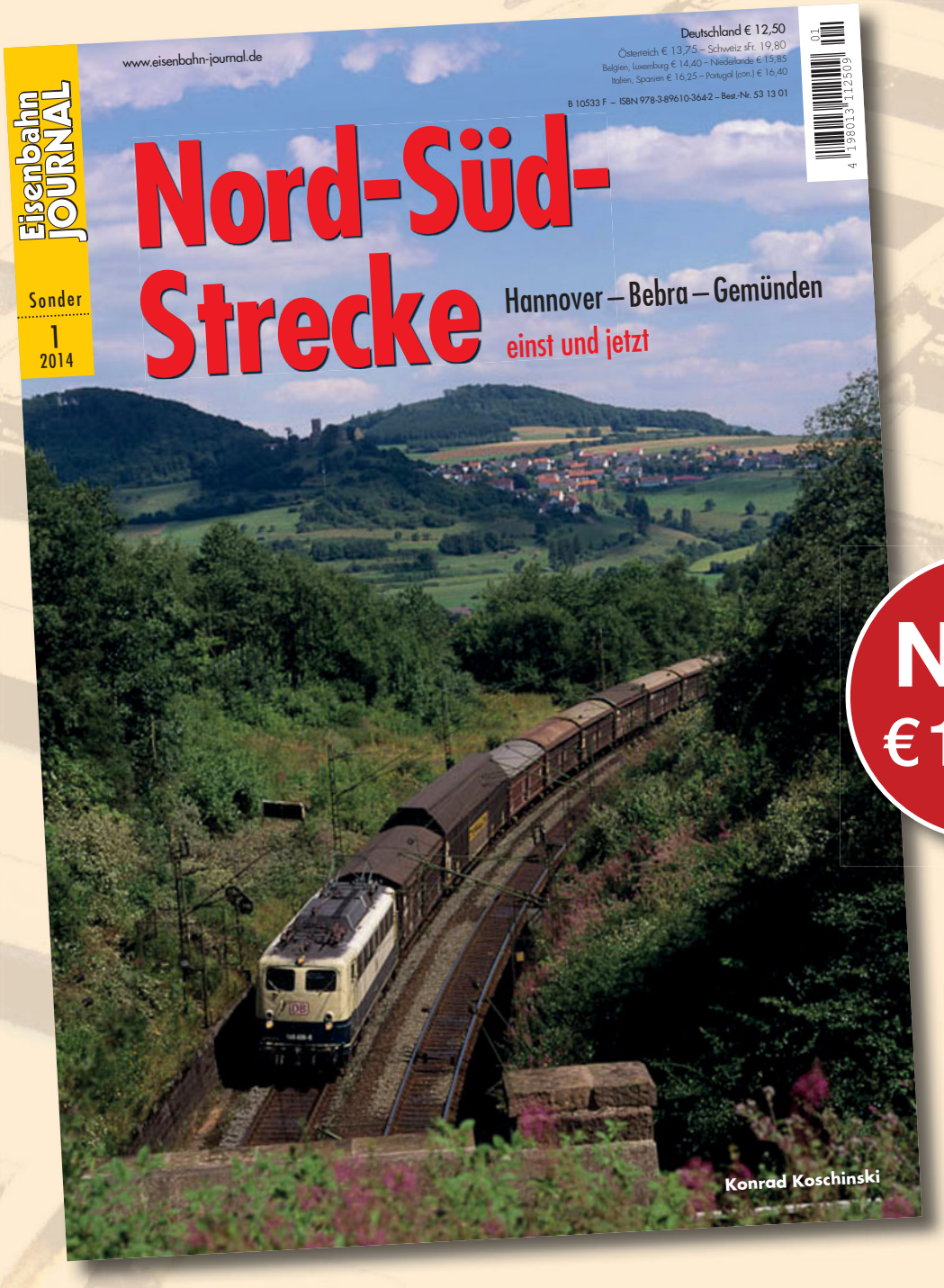
ANLAGENPORTRÄT
Alles, was eine Anlage braucht

FAHRZEUGUMBAU
„Hamsterzug“

Lebensader

im Schatten der Grenze

Die Nord-Süd-Verbindung Hannover-Bebra-Gemünden wurde mit der Ost-West-Teilung Deutschlands zur herausragenden Magistrale im Güter- und Fernverkehr, die den Eisenbahnbetrieb bis zur Eröffnung der Neubaustrecke Hannover–Würzburg vor besondere Herausforderungen stellte.



NEU
€12,50

EJ-Sonderausgabe 1/2014
Nord-Süd-Strecke
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 531401

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

... an *Hans-Dieter Jahr*

Hans-Dieter Jahr wurde am 27. November 1952 in Völklingen/Saar geboren. Früheste Erinnerungen an die Eisenbahn stammen aus dem Jahre 1955. Seitdem ist die Dampflok-Leidenschaft nie erloschen; befeuert wurde sie durch Bücher von Karl-Ernst Maedel. Folgerichtig studierte Jahr ab 1973 Maschinenbau (Diplom-Ingenieur) und hängte noch ein Studium zum Diplom-Kaufmann an. So verdankt er der Dampflok seinen universitären Werdegang. Seit 1995 betreibt er ein Ingenieurbüro. Früher hat er Lokmodelle gesammelt, zuletzt nur noch Handarbeitsmodelle, seit Jahren ist aber die Sammlung von Dias und Negativen aus der Dampflokzeit seine einzige Freizeitbeschäftigung, die aufgrund der elektronischen Restauration und Sicherung auch extrem aufwändig ist. Inzwischen liegen auf mehreren Rechnern über 34 000 Scans, Ende unabsehbar. Aus diesem Fundus ist in unserem Verlag ein opulenter und aufwändig gestalteter Bildband entstanden, der in Kürze erscheint.

Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn" Ihren Enkeln beschreiben?
Wenn ich Nachwuchs hätte: Das war die Zeit, als an jeder Ecke noch diese stimmgewaltigen und leicht verstehbaren Kraftmaschinen, genannt Dampflok, unterwegs waren.

Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn"?
Die Eifel-Schnellzüge zwischen Saarbrücken und Köln, bespannt mit der imposanten und wohlklingenden preußischen P 10 (Baureihe 39.0) und ihrem Seufzer des Luftsauge-Ventils beim Anfahren.

Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn" am meisten?
Die Menschlichkeit, den Service und die Gemütlichkeit früherer Reisezugwagen. Und natürlich die alten Speisewagen, in denen es noch richtiges Essen gab, keine aufgewärmten Rühreier.

Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?
Jeder Verkehrsträger müsste alle von ihm verursachten Kosten (Umwelt, Verkehrswege) selbst tragen. Dann kämen die Güter schnell wieder auf die Bahn, und die müsste nicht mehr subventioniert werden.

Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?
Da ich schon seit fast 60 Jahren Dampflok-Narr bin, habe ich eigentlich schon alles erlebt, was man sich wünschen könnte. Bliebe höchstens noch die eigene, betriebsfähige Lok.

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?
Eindeutig: Maedels „Bekenntnisse eines Eisenbahn-Narren". Nach jedem Kapitel in der Sonne eindösen und vom Gelesenen träumen, zum Beispiel vom Valtinche.

Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?
Als Zweijähriger von den Geräuschen und Gerüchen an der Bahnstrecke und dem Anblick der riesigen Maschinen.

Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?
Muss ich das wirklich noch beantworten, nach dem bisher Gesagten?

Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?
Wieder ein Maedel: „Unvergessene Dampflokomotiven".

Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Bahn zu begeistern?
Als Marketing-Fachmann weiß ich, dass Bekanntheit Sympathie erzeugt. Also Schulklassen in Bws, AWs, Stellwerke usw. einladen. Aber dafür haben die „Bahn-Manager" ja weder Sinn noch Zeit.

Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?
Als ich vier Jahre alt war, hat Papa eine Märklin-Bahn gebaut. Heute habe ich noch eine große Vitrinen-Sammlung, teils Kleinserie, aber mich interessieren meine Dias und Negative mehr.

Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie?
Ganz klar den alten Saarbrücker Hauptbahnhof mit seinem schönen Inselgebäude, der leider einer nackten Betonfront und zugigen Bahnsteigen gewichen ist.

Die größte Errungenschaft der Modellbahn? Und ihr größter Fehler?
Der Detaillierungsgrad der Newcomer (im Lokbereich) wie Brawa und die Digitalisierung. Fehler? Mangelnde Nachwuchsarbeit.

In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben?
Aha, die Frage nach der Zeitmaschine! Mit meiner analogen Minolta in die Zeit von 1945 bis 1968 abtauchen, als die Loks noch ordentliche Nummern hatten und alle Gleise vollstanden.

Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?
Nirgendwo hin, denn die Eisenbahn meiner Erinnerung existiert schon lange nicht mehr. Wenn eine Zeitreise möglich wäre, dann überall hin, speziell nach Saarbrücken.

In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?
In den alten und kuscheligen 30er-Eilzugwagen mit ihrer Dampfheizung und den Fenstern, die man noch öffnen konnte, um der ziehenden Dreizylinder-Maschine zu lauschen.

Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn" abschaffen?
Das Rauchverbot in den Zügen, also den Grund, warum ich vor Jahren meine Bahncard 50 gekündigt habe. Die „Genickschuss-Triebwagen" moderner Bauart, die einem gealterten Rücken den Rest geben, und die unsäglichen Anglizismen allerorten. Bei einer ICE-Fahrt vor Jahren stand in einem Bistro-Wagen „Fromage de montage" statt „montagne" angeschrieben. Ich habe den Stewart gefragt, wie denn Baustellenkäse schmecke! Folge: hämisches Gelächter im Bord-Bistro.

Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahn-Manager am liebsten schicken?
Auf keinen Lehrgang, sondern auf die normale Bahnerkarriere, denn die heutigen Bahn-Manager beherrschen ja nicht einmal eine Modellbahn von Wand zu Wand!

Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?
Bilder von Hans Baluschek oder Fotos aus der EJ-Galerie. Aktuell hängen halt Fotos aus meiner Negativ-/Dia-Sammlung an den Wänden, und die Sammlung beginnt ja mit 1945.

Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn" geben?
Die große Zeit der Eisenbahn, so wie ich sie verstehe, ist unwiederbringlich vorbei. Neben so vielen schon genannten Gründen gibt es ja auch keine Lust auf Reisen mehr. Was habe ich davon, wenn die Landschaft mit 300 km/h hinter Schallschutzwänden vorbeifliegt?

Hochbetrieb auf der Spessart-Magistrale

Vorbildliche Zuggarnituren, eine ausgeklügelte PC-Steuerung und der Loklift-Schattenbahnhof prägen den Betrieb auf dieser Traumanlage von Josef Brandl.

NEU
€ 13,70

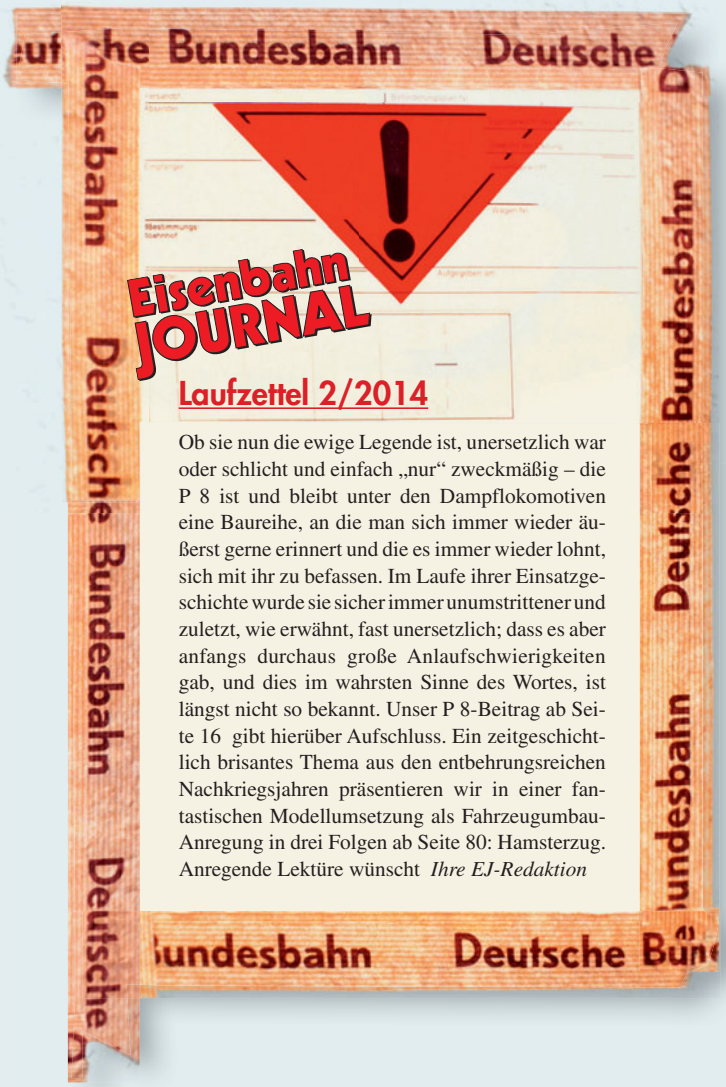
Josef Brandls Traumanlagen 2/2013: Heigenbrücken – Magistrale im Spessart, Teil 2

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, Best.-Nr. 661302

Noch lieferbar: Josef Brandls Traumanlagen 1/2011:
Heigenbrücken – Magistrale im Spessart, Teil 1
Best.-Nr. 661101 · € 13,70

Eisenbahn JOURNAL

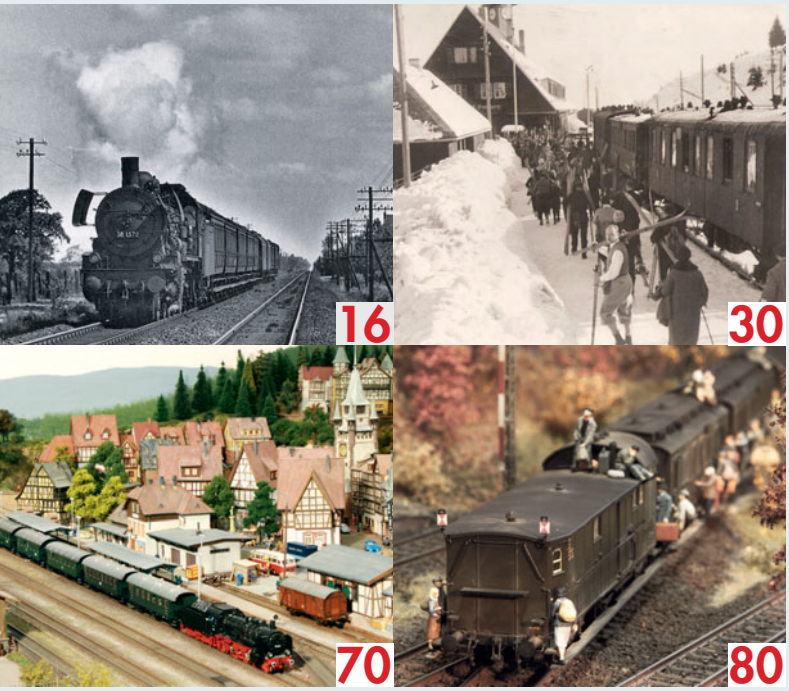
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



Eisenbahn JOURNAL

Laufzettel 2/2014

Ob sie nun die ewige Legende ist, unersetzlich war oder schlicht und einfach „nur“ zweckmäßig – die P 8 ist und bleibt unter den Dampflokomotiven eine Baureihe, an die man sich immer wieder äußerst gerne erinnert und die es immer wieder lohnt, sich mit ihr zu befassen. Im Laufe ihrer Einsatzgeschichte wurde sie sicher immer unumstrittener und zuletzt, wie erwähnt, fast unersetzlich; dass es aber anfangs durchaus große Anlaufschwierigkeiten gab, und dies im wahrsten Sinne des Wortes, ist längst nicht so bekannt. Unser P 8-Beitrag ab Seite 16 gibt hierüber Aufschluss. Ein zeitgeschichtlich brisantes Thema aus den entbehrungsreichen Nachkriegsjahren präsentieren wir in einer fantastischen Modellumsetzung als Fahrzeugumbau-Anregung in drei Folgen ab Seite 80: Hamsterzug. Anregende Lektüre wünscht *Ihre EJ-Redaktion*



Titelbild: *An einem sonnigen Spätwintertag im Februar 1973 hat 038 772 mit einem Personenzug soeben den Bahnhof Freudenstadt verlassen.*
Foto: Geum; Fotos oben: Seyferth, Hollnagel, Sammlung Bermeitinger, Werth, Volz

VORBILD

20 FRAGEN
…an Hans-Dieter Jahr 3

GALERIE
Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT
Notizen vom Vorbild 14

DAMPFLOK-HISTORIE: P 8
Einfach zweckmäßig 16

MOMENTE
Keine reptile Sensation 28

BAHNGESCHICHTE(N)
Winterfreuden 30

ZEITREISE NACH…
Oldenburg 40

GESTERN UND HEUTE
Vom Stahlwerk zum Freizeitpark 46

KLASSIK-REZENSION
150 Jahre Eisenbahn in Bayern 52

MODELL

„GOLDENES GLEIS“
EJ-Leser wählen die Top-Modelle 2013 55

NEUHEITEN
Aktuelle Modellvorstellungen 62

NEUES MODELL
E 60 68

11. MODELLBAUWETTBEWERB
Folge 9: Willkommen in Wertheim 70

FAHRZEUGUMBAU: HAMSTERZUG
Teil 1: Aus Hunger aufs Land 80

GEBÄUDE: WASSERHAUS MIT SCHWENKKRAN
Winkerhaus Steinbach 88

ANLAGENBAU: ZWEI QUADRATMETER SCHNEE
Teil 3: Leise rieselt… 92

RUBRIKEN

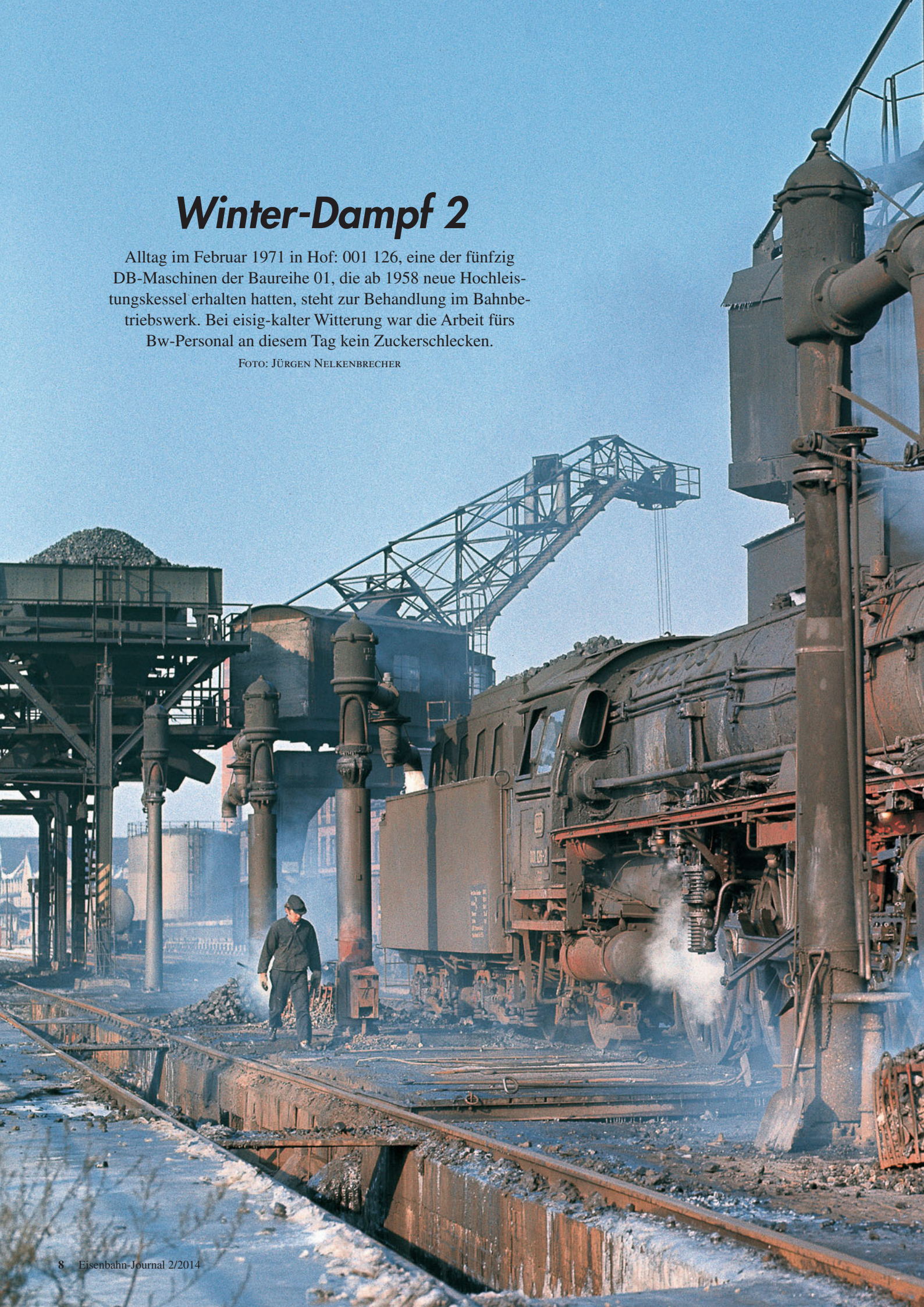
Forum 12
Fachhändler-Adressen 98
Börsen und Märkte • Mini-Markt 100
Vorschau • Impressum 108

23 178 003

Winter-Dampf 1

Alltag im Februar 1957 in Wiesbaden: Mit mächtigem Volldampf passiert 03 263 vor D 504 das Gelände des dortigen Bahnbetriebswerks und begegnet einem aus den „Eierköpfen“ ETA und ESA 176 gebildeten Nahverkehrszug.

Foto: Carl Bellingrodt/Sammlung Brinker



Winter-Dampf 2

Alltag im Februar 1971 in Hof: 001 126, eine der fünfzig DB-Maschinen der Baureihe 01, die ab 1958 neue Hochleistungskessel erhalten hatten, steht zur Behandlung im Bahnbetriebswerk. Bei eisig-kalter Witterung war die Arbeit fürs Bw-Personal an diesem Tag kein Zuckerschlecken.

Foto: Jürgen Nelkenbrecher

001 126-2