

Eisenbahn
JOURNAL

10/2013
€7,40

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E ISSN 0720-051 X
Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 •
Niederl. € 9,50 • Ind.-Spass. Post (cons.) € 9,70 •
Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00



DB-Strukturwandel in den 70ern:
**König Dampf noch
fest im Sattel**

ZEITREISE NACH ...
... Weinheim

BAHNGESCHICHTE(N)
Historische Eisenbahnreklame

ANLAGENPORTRÄT
„Grenzgänger“ in H0

Vielseitiges Arbeitstier

Von den über 3.000 zwischen 1939 und 1944 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten Maschinen der Baureihe 50 waren am 1. Oktober 1957 noch 2.308 Exemplare bei der DB im Einsatz. In dieser EJ-Specialausgabe widmet sich Horst Obermayer der Entwicklung und der Technik der 50er sowie ihren vielfältigen Einsätzen bei der DB.

EJ-Specialausgabe 2/2013
DB-Baureihe 50
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541302

NEU
€12,50



... an *Elmar Kraemer*

Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben?
Mechanisierung, Industrialisierung, Transportnotwendigkeit.

Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?
Schnellzug mit S 3/6 sowie Schürzenwagen, Speisewagen und Postwagen.

Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?
Freundliches Zugbegleitpersonal, mehr Gepäckraum, bessere Nutzerinformationen.

Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?
Gütertransportwesen zu Gunsten der Bahn, Rückzug aus der Fläche und Stilllegungen überdenken, ein Verspätungs- und Umsteigeprogramm zur Kundenbetreuung einrichten.

Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?
Eine begeisterte und gesicherte Zukunft bzw. Übernahme meiner umfangreichen Eisenbahnliteratur- und Modellbahnsammlung.

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?
Die Dokumentation über die Gründe der Stilllegung.

Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?
Im Jahre 1944 von einem Nachbarn mit seiner Spur-0-Spielzeugetisenbahn und den Ladegütern für diese Spur (z.B. Ölfässer).

Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?
Lokomotivführer.

Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?
„Vorsignal in Warnstellung“ von Gerhard Neubauer (1950).

Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern?
Spezielle und günstigere Fahrscheintarife, Umweltbeitrag interpretieren und propagieren.

Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?
Mehrere, z.B. Holzeisenbahn, dann Spur 0 von Jouef, Fleischmann H0 und N, Märklin H0 und Z, Spur I und Spur 5.

Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie?
Hauptbahnhof Saarbrücken vor bzw. noch Nachkriegszustand (1930–1950).

Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler?
Errungenschaft: Digitalisierung. Fehler: Das Anbieten eines gleichen Modells von verschiedenen Modellbaufirmen.

In welcher Eisenbahnepoche würden Sie am liebsten leben?
Epoche III und IV.

Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?
Nach Merzig/Saar und Losheim am See (Staatsbahn/Kleinbahn).

Elmar Kraemer wurde 1937 in Senftenberg/Niederlausitz geboren und konnte sein Interesse an Technik erstmals mit einer Modelleisenbahn in Spur 0 bei Nachbarn ausleben. Zudem gab es in der Nähe das Betriebsgelände einer Tiefbaufirma mit einer Feldbahn-Gleisanlage und Kipploren, die als beliebte, aber verbotene „Spielgeräte“ dienten... Seine erste eigene Modellbahn (Märklin Spur 0) erhielt er Weihnachten 1944. Bei der Flucht aus Senftenberg nach Merchweiler/Saar im April 1945 wohnte er in verschiedenen Eisenbahnwaggons. Sein



Onkel vermittelte ihm grundlegende Kenntnisse über die Dampfloktechnik; in der Nähe der Wohnung seiner Großeltern befand sich der Bahnhof der Merzig-Büschfelder-Eisenbahn (MBE) mit der einzigen Betriebsstätte dieser Bahn. Später baute er sein Modellbahn-Interesse und die Beobachtungen des Vorbilds im Großraum Saarbrücken weiter aus. Ein Hauptinteresse galt nun der Baureihe 23, die er ab 1974 häufig im Bw besuchte und den Bau einer Modelllokomotive im Maßstab 1:10 in Erwägung zog. Sein Hauptinteresse galt jetzt der 23 105 (die letztgebaute Dampflokomotive der DB), die er Ende 1979 als Grundmodell im Maßstab 1:11 fertigstellte (siehe Foto). Darüber hinaus bereitete er zahlreiche Ausstellungen zum Thema Eisenbahn in der Region vor und wirkt bis jetzt an der Pflege der Eisenbahngeschichte im Saarland und im übrigen Bundesgebiet mit. FOTO: PRIVAT

In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?

Plattformwagen, Schienenbus.

Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?

Hindernisse bei der Durchführung von Nostalgiefahrten.

Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken?

Bahntouristik nah und fern, Reiseservice.

Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?

Lokdarstellung Einheitslokomotive 1950 (z.B. 23 105).

Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren?

Die wird es geben, wenn sich z.B. Stuttgart 21 nicht wiederholt und verlässlichere Fahrzeuge eingesetzt werden.

Die heile Welt von „Weyersbühl“



NEU
€13,70

Auf gut sechs Quadratmetern ist in einem durchschnittlichen Kellerraum die heile kleine Welt von „Weyersbühl“ entstanden – ein Meisterwerk in H0 von Bruno Kaiser und HaJo Wolf.

Super-Anlagen 2/2013
Kindheitstraum auf kleinem Raum
92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 671302

VORBILD

20 Fragen ... an Elmar Kraemer	3
Galerie „Hingucker des Monats“	6, 8, 10
Kurz-Gekuppelt Notizen vom Vorbild	14
Dampflok-Historie • Strukturwandel in den 70ern König Dampf noch fest im Sattel	16
Momente Büdchen von der Inselbahn	28
Bahngeschichte(n) • Historische Reklame „Vergiß“ nicht Deinen HUGENDUBEL“	30
Zeitreise nach ... Weinheim	42
150 Jahre Schmalspurbahnen in Deutschland/Teil 5 VEB Schmalspurbahnen	48
Klassik-Rezension Die Schwarzwaldbahn	52

MODELL

Neuheiten Aktuelle Modellvorstellungen	56
Neues Modell • 120.0 von A.C.M.E. Die Erste unter Gleichen	62
Neues Modell • VT 45.5 in H0 von Brawa Rotes Doppel	64
Anlagenporträt • Grenzbahnhof Gennep in H0 Kreuzung Europas	66
Anlagenporträt Frei nach Vorbild	74
EJ-Wettbewerb „Dioramenkönig“ • Platz 1 So baut der König	82
Basteln • Ladegut nach Vorschrift: Feldbahn, 1. Teil Fracht für die Feldbahn	86
Anlagengestaltung • Freileitung mit MBZ-Faden Feiner ist keiner	90
Anlagengestaltung Farbpalette Brücke	92

RUBRIKEN

Forum	12
Fachhändler-Adressen	96
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt	98
Vorschau & Impressum	106



Strukturwandel

»16

Historische Reklame

»30



Anlage

»74

Modellbau

»92

Köln in den 30ern

Im Hauptbahnhof der Domstadt herrscht an einem spätsommerlichen Tag vor rund 75 Jahren ein geschäftiges Treiben und reger Zugverkehr. An Bahnsteig 3 stehen ein buntgemischter Personenzug mit einer preußischen T 18 sowie ein aus seinerzeit hochmodernen Eilzugwagen gebildeter Reisezug mit S 10-Bespannung zur Abfahrt bereit.

FOTO: FELIX KRATZ/SAMMLUNG GERHARD





Bahnsteig 3^b

Bahnsteig 2^b

Ausgang

Ausgang

Gepäckbahnsteig, nicht aussteigen

Modern? – Schon historisch!

Als im September 1993 zwischen München, Augsburg und Treuchtlingen bzw. Donauwörth die Doppelstockzüge an den Start gingen, war dies ein Meilenstein im DB-Regionalverkehr. Handelte es sich doch um die ersten in Serie gebauten Doppeldeckerwagen der Bundesbahn, und dies kurz vor dem DB-Ende und Übergang zur DB AG. Fast alles auf dem Foto von damals ist inzwischen schon historisch: die Lackierung der Wagen in Lichtgrau-türkis, die 111er in Ozeanblau-beige sowie der seinerzeit wunderbare Fotostandpunkt bei Hochdorf, südlich von Mering, der vor etlichen Jahren dem viergleisigen Streckenausbau zum Opfer fiel. Rote 111er mit roten „Dostos“ aber gibts noch immer.

FOTO: GERHARD ZIMMERMANN





Main-Juwelen

Ein Mal im Jahr geht es an der Mainbrücke Kostheim zwischen Mainz-Bischofsheim und der Abzweigstelle Kostheim im wahrsten Sinne des Wortes rund, wenn das saftige Gras der Mainwiesen zu Winterheu verarbeitet wird. Nachdem die altrote 215 086 bereits am frühen Vormittag des 9. Juli 2013 allein gen Mainz-Bischofsheim über die Brücke rollte, kam sie eine Stunde später mit einem weiteren Juwel der Bundesbahnzeit zurück. Beide Maschinen gehören jetzt der Rheinischen Eisenbahn GmbH (RE) und werden auch an verschiedene andere Bahngesellschaften vermietet, von wo aus sie überwiegend für Bauzeugsätze verwendet werden. Die 212 309 (Ursprungsbezeichnung V 100 2309) wurde 1966 an die DB abgeliefert und bei der DB AG im August 2002 in Hagen ausgemustert, die 215 086 wurde 1971 an die DB abgeliefert und als 225 086 im Jahre 2010 von der „DB Schenker Rail Deutschland AG“ abgestellt.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

