

Eisenbahn
JOURNAL

6/2014
€ 7,40

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

DAS GOLDENE GLEIS
Die Sieger 2013

B7539E ISSN 0720-051 X

Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg.-Lux. € 8,65

• Niederl. € 9,50 • Indon. Rp. 100.000,- • Port. (cont.) € 9,70 •

Finnl. € 10,90 • Norw. NOK 95,00



06

4 190753-907407



146
6

Baureihe 151 Schlanke Boliden der Epoche IV

BAHNGESCHICHTE(N)
„Diesel-Cabriolet“ VT 90

TIERTRANSPORTE
Steaks auf Schienen

ANLAGENPORTRÄT
Epoche III auf drei Ebenen

Moderne Gebirgsbahn mit Tradition

Die Strecken der meterspurigen Rhätischen Bahn im herrlichen Schweizer Kanton Graubünden zählen zu den schönsten weltweit. Erstmals werden alle Strecken der RhB in einem einzigen Sonderheft des Eisenbahn-Journals vorgestellt. Faszinierende Schwarzweißaufnahmen aus der Dampfära bei der Rhätischen Bahn, Bilder früher Elektroloks und Einblicke in den heutigen Betrieb veranschaulichen den Wandel beim Rollmaterial in den vergangenen 125 Jahren.

Eisenbahn JOURNAL

EXTRA
1
2014

RHÄTISCHE BAHN
RhB

B 10533 F - ISBN 978-3-89610-393-2 - Best.-Nr. 70 14 01

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz Sfr. 29,80
Belgien € 17,50
Italien, Spanien € 19,50
Portugal (cont.) € 19,50
www.eisenbahn-journal.de

Klaus Eckert

Auf Meterspur durch Graubünden

Mit DVD
85 Minuten

RHÄTISCHES RARITÄTENKABINETT
BONUS:
Trailer und tolle Filmausschnitte aus RioGrande-Filmen
INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG
DVD VIDEO

Best.-Nr. 701401 € 15,-

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 150 Abbildungen, inklusive Video-DVD
„Rhätisches Raritätenkabinett“ (ca. 57 Minuten)
mit insgesamt ca. 85 Minuten Laufzeit

20 FRAGEN AN

Bruno Kaiser



1947 in Köln geboren wurde Bruno Kaiser aufgrund der Leidenschaft seines großen Bruders schon im Kleinkindesalter mit dem Bazillus der Eisenbahn infiziert. Zwar war die elektrische (Märklin-)Bahn für ihn noch tabu, doch auch mit der Uhrwerk-Biller-Bahn (Spur 0e) ließ sich schon hervorragend spielen. In den späten 1950er Jahren begann dann noch in Gemeinschaftsarbeit der Bau einer ersten stationären Märklinanlage, die 1972 zum ersten Mal in der MIBA als MüKeBa (I) vorgestellt wurde. Nach Abitur und Studium der Wirtschaftswissenschaften entstand neben dem eigentlichen, mit der Bahn nicht verbundenen kaufmännischen Beruf im Baugewerbe eine nebenberufliche Tätigkeit als Fachjournalist im Modellbau- und Bahnwesen. Dazu gesellten sich Firmenberatungen im Sektor Modellbahn und Zubehör nebst dem dazugehörigen Modellbau. Der erwähnten ersten Veröffentlichung 1972 folgten regelmäßig Beiträge in der Modellbahnfachpresse, natürlich auch im *Eisenbahn-Journal*. 1996 hat Bruno Kaiser die Beschäftigung im Baugewerbe an den Nagel gehängt und sich hauptberuflich dem Modellbahnwesen gewidmet. Daran änderte auch der vor einem Jahr eingetretene Rentnerstand nichts.

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Nach der Zeit der mühsamen, unbequemen und zeitraubenden Fortbewegung zu Fuß, per Pferd oder Kutsche schuf die Eisenbahn bequeme und schnelle Transportmöglichkeiten auch oder gerade über weite Strecken. Ob dies meine Enkel, die ich übrigens nicht aufweisen kann, auch in ihrer ganzen Tragweite verstünden, wage ich allerdings zu bezweifeln.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Das war der antike Rheingold von 1928, wenn ich ihn persönlich auch nur noch im Museumsbetrieb erleben durfte.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Pünktlichkeit und damit Verlässlichkeit hinsichtlich des Fahrplans und der Reiseplanung sowie Sauberkeit in den Zügen.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Ich würde wieder mehr Güter auf die Bahn bringen und den Schienentransport für Unternehmen und ggf. wieder neu zu schaffende Anschließer interessant machen.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Schön wäre eine Zugfahrt durch Kanada. Erfüllen lassen wird sich dieser Traum wohl nicht mehr.

6. 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? Bei aller Liebe zur Eisenbahn glaube ich zwar nicht, dort meinen Traumurlaub verbringen zu können, im Reisegepäck wären dann jedoch sicher Bücher von Karl-Ernst Maedel.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Von meinem großen Bruder, der bereit 1949 seine erste elektrische Eisenbahn von Märklin zu Weihachten bekam.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Natürlich, unwissend der damit verbundenen Strapazen, den des Dampflokführers.

9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben? „Geliebte Dampflok“ von Karl-Ernst Maedel.

10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern? Soweit dies über kostengünstigeres Reisen schon ermöglicht ist, wüste ich hier keinen Rat.

11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Wie sicher vielen Lesern aus den

diversen Veröffentlichungen in der Fachpresse bekannt ist, die MüKeBa 1 und 2 sowie diverse andere spätere Anlagen.

12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Die originalgetreue Bahnhofshalle des Kölner Hauptbahnhofs, wissend, dass damit wirtschaftlich sicher kein Geschäft zu machen wäre.

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler?

Errungenschaft: Hierunter sind sicherlich die digitalen Steuermöglichkeiten zu sehen. Fehler: Über lange Zeit nicht mehr erhältliche kindgerechte Fahrzeuge und Zubehör für den Einsteiger.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben? Aufgrund der Traktions- und Farbvielfalt bei den Fahrzeugen würde ich zur Epoche III der DB neigen, wobei ich das seinerzeitige politische Umfeld (Kalter Krieg) dabei allerdings ausklammern müsste.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahnerinnerung. Wohin fahren Sie? Zum Dampfbetrieb der Furka-Oberalp-Strecke.

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? Da es im historischen Rheingold nicht mehr möglich war, dafür im Aussichtswagen des Nachfolgers von 1962. Gelegenheit hatte ich dazu allerdings nur sehr selten.

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Abschaffen würde ich die nicht sozial verträglichen, nur nach Wirtschaftlichkeits-Gesichtspunkten ausgerichteten Streckenstilllegungen.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Wie Pannen im Falle Mainz belegen, scheint hinsichtlich der Personalplanung bei der Deutschen Bahn Einiges im Argen zu liegen. Hier wäre Nachschulung wohl sehr angebracht.

19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Meine Eisenbahn-Begeisterung geht nicht so weit, dass sie mein komplettes Leben bestimmen darf. Hinsichtlich der Kunst setze ich andere Prioritäten.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Ich befürchte ja, der Zug ist bereits abgefahren.



BAHN-Kiosk – Ihre neue mobile Bibliothek

NEUAUFLAGE Eisenbahn-Journal-Klassiker und -Raritäten in Ihrem digitalen Antiquariat



Dampflokomotiv-Lehrbuch

161 Seiten · nur € 9,99

KraussMaffei – 1838 bis 1988

182 Seiten · nur € 9,99

Die Frankenwaldbahn

109 Seiten · nur € 6,99

Preußen-Report 1.1

81 Seiten · nur € 6,99

Diese und viele weitere EJ-Klassiker für Ihre mobile Bibliothek. Jetzt im VGB-BAHN-Kiosk bei iTunes und GooglePlay.

iPad-mini-Gewinnspiel

Mitmachen und gewinnen! Wir feiern den **10.000sten Leser** in unserer mobilen Bibliothek! Dazu verlosen wir einen praktischen Begleiter: ein **Apple iPad-mini**.

Und so einfach geht's:

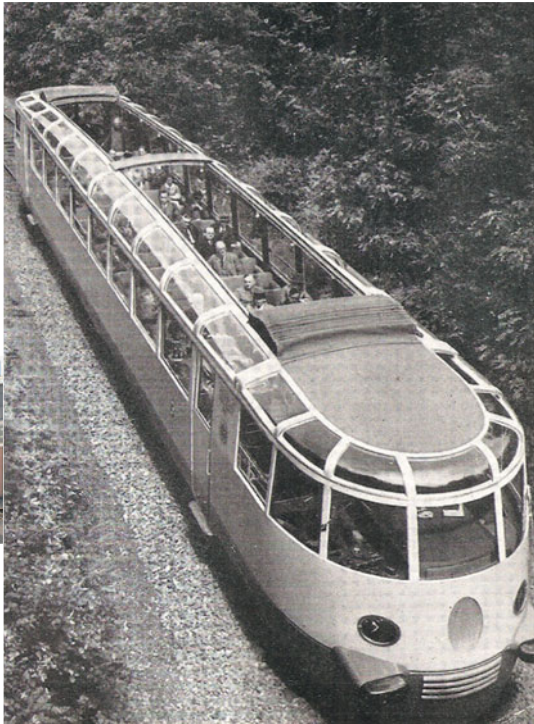
Unser App BAHN-Kiosk ist gratis erhältlich im iTunes-Store (iOS) und im Google play-Store (Android). Testen Sie jetzt einfach den BAHN-Kiosk. Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter „iPad-mini-Gewinnspiel“. Wir wünschen Ihnen viel Glück!

Einsendeschluss ist der 14.09.2014. Der Gewinner wird veröffentlicht.

Mitarbeiter der VGB und deren Angehörige dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um.



16



VORBILD

20 FRAGEN AN
Bruno Kaiser 3

GALERIE
Bilder pur 6

KURZ-GEKUPPELT
Notizen vom Vorbild 14

BAHNGESCHICHTE(N)
VT 90 - Diesel-Cabrio 16

NUR EIN MOMENT
Von Knödeln und Gulasch im „Dorftrottel“ 26

LOKPORTRÄT
Baureihe 151: Schlanke Boliden 28

ZEITREISE NACH
Hanau 1981 40

DAMPF AKTUELL
Wolsztyń: Rauch nach Mitsubishi 46

KLASSIK-REZENSION
Die Dampflokomotivzeit 48

MODELL

DAS GOLDENE GLEIS
Die Sieger 2013  50

MODELL-NEUHEITEN
Aktuelle Modellvorstellungen 54

ANLAGENPORTRÄT 1
Eisenbahnfreunde Lengerich: Die Stellwerksbahn 62

ANLAGENPORTRÄT 2
Zweischicht-Betrieb in Spur Z 74

FAHRZEUGGESTALTUNG
Mückenkiller 103 78

TIERE FAHREN BAHN
Rinder: Steaks auf Schienen 84

BASTELN
Gerüstpfelerviadukt: Auf Stahl übers Tal 92

RUBRIKEN

Leser-Post 12

Fachhändler • Börsen und Märkte • Mini-Markt 98

Vorschau • Impressum 106

28



62



84

74







DER GOLF KOMMT

Panoramablick auf die Ausfahrt des Rangierbahnhofs Braunschweig am 6. März 1975: Während die 053 075 des Bw Duisburg-Wedau von einer AW-Probefahrt aus Helmstedt zurückkehrt, beschleunigt eine 44er in Richtung der Rbf-Kurve einen Autotransport-Ganzzug, der mit fabrikfrischen und in bunten 70er-Jahre-Farben lackierten Pkw des seinerzeit noch recht jungen Typs Golf I aus der neuen Volkswagen-Generation beladen ist. Golf, Passat & Co. verhiessen damals bekanntlich den Abschied vom alten VW-Konzept mit Heckmotor und Luftkühlung.

Foto: Dietmar Falk



MEHR ALS NUR EINE P 8

38er gab es 1937 in jedem deutschen Bahnhof zu betrachten. Gradierwerke, wie das von Bad Sooden-Allendorf, waren damals so rar wie heute. Sie dienen dazu, die in Salinen gewonnene Sole zu reinigen und zu verdicken. Vorzüglich hat Carl Bellingrodt die mächtige Holzkonstruktion zusammen mit der Lok in Szene gesetzt. Selbst eine bei den damaligen Verschlusszeiten drohende Bewegungsunschärfe bei Querfahrt des Zuges brauchte er hier nicht zu fürchten, rollte die 38 3080 mit ihrem nachmittäglichen P 888 aus Göttingen doch schön langsam in den kurz hinter der Brücke beginnenden Bahnhof des Städtchens ein. Das Motiv wäre übrigens heute noch möglich, wäre der Bahndamm nicht komplett zugewachsen.

Foto: Slg. Dr. Sigurd Hufnagel





„FAN-KURVE“ BEI LOK OBERSPREE

Während derzeit der ganze Globus auf die Fußball-Weltmeisterschaft in Brasilien blickt, schauen wir 56 Jahre zurück in eine völlig andere Ausprägung dieses Sports: In Eisenbahnerkreisen, insbesondere bei der Deutschen Reichsbahn, gab es eine Vielzahl von Betriebssportgemeinschaften mit klangvollen Namen, die es mitunter auch ganz weit brachten – man denke an Lokomotive Leipzig. Doch ehrlichen Spaß am Spiel hatte man auch in niederklassigen Sphären, wo sich zum Beispiel die BSG Lok Oberspree bewegte. Auf deren damaligem Fußballplatz an der Schnellerstraße¹ in Berlin-Schöneeweide kam es am 18. Januar 1958 zu einem Kräfteessen zwischen der Elf vom Oberbauwerk Köpenick und einer Auswahl des Ministeriums für Verkehr. Welche Mannschaft die Herren in DR-Uniform anfeuerten, ist nicht überliefert, als Sieger gingen jedenfalls die Oberbauwerker vom Platz. Im Hintergrund rechts ist ein Teil der markanten und heute denkmalgeschützten Gebäude des damaligen Kabelwerks Oberspree zu sehen. Den Fußballplatz gibt es heute nicht mehr; nach vielen Jahren einer verwilderten Grünfläche sind hier jüngst Supermärkte entstanden. Südlich verläuft eine S-Bahn-Strecke (heute S 47). Und Lok Oberspree ging nach etlichen Umfirmierungen im heutigen ESV Lok Schöneeweide auf.

Foto: Historische Sammlung der DB AG/Alfred Schulz

¹ Christian Wolter: Rasen der Leidenschaft, Die Fußballplätze von Berlin, Geschichte und Geschichten, edition else, Berlin 2011