Bahn-KLASSIK · Ausgabe 1/2017 · Deutschland € 12,- · Österreich € 13,20 · Schweiz 19,90 sFr · BeNeLux € 13,80

Bahn KLASSIK

VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN

BUNDESBAHN
Sehnsuchtsorte

13 Zeitreisen zwischen den 1950er und 1980er Jahren

Best.-Nr. 721701
ISBN 978-3-89610-690-2

BAHN-METROPOLE AM MAIN

NEU

Frankfurt am Main ist mit seinen rund 730.000 Einwohnern eine bedeutende Industrie-, Finanz- und Handelsmetropole. Das Eisenbahnnetz in und um Frankfurt ist engmaschig und weist ein überaus dichtes Angebot an Regional- und Fernverkehrszügen auf. Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals beschreibt nicht nur die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Großraum Frankfurt von der ersten Strecke, der Taunus-Eisenbahn, bis in die Gegenwart, sondern widmet sich auch betrieblichen Aspekten sowie den Triebfahrzeugen und Zuggarnituren, die von Frankfurt aus zum Einsatz kamen. Neben fachlich fundierten Texten wurde besondere Aufmerksamkeit auf die Auswahl der Bilder gelegt. Die Geschichte der Eisenbahn in Frankfurt hält nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern für jedermann zahlreiche aufschlussreiche Informationen bereit.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos

Best.-Nr. 531702 | € 12,50

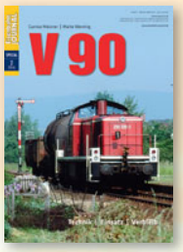
www.facebook.com/vgbahn

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal

Schleswig-Holstein
Best.-Nr. 531601

E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602

Preußische P 8
Best.-Nr. 541601



V 90
Best.-Nr. 541602

Moselstrecke
Best.-Nr. 531701

Lokstationen
Best.-Nr. 541701

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50

eBooks VGB

Jetzt als eBook verfügbar!

Baureihe 01.10
Best.-Nr. **540801-e**

Baureihe 151
Best.-Nr. **541002-e**

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

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, www.vgbahn.de

Stadt, Land, Fluss – und mehr

TITELFOTO: CHRISTIAN EILERS

Wann gibt es die nächste Bahn-KLASSIK? Diese Frage stellten uns viele von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser in den vergangenen anderthalb Jahren. Nun liegt sie vor Ihnen, die Ausgabe Nr. 4 dieser Reihe. Und wie schon bei Nummer 1 geht es diesmal wieder um Zeitreisen an Sehnsuchtsorte aus großen Bundesbahn-Zeiten. Angefangen von einer Fahrt mit dem Schienen-Straßen-Omnibus ins beschaulich-ländliche Zwiesel im Bayerischen Wald in den frühen 1950er Jahren bis hin zum sehr gegenteilig anmutenden Metropolen-Ausflug ins modernistische Frankfurt am Main im Jahre 1987 entführen Sie verschiedene Autoren mit ihren authentischen Texten und außergewöhnlichen Fotos diesmal an 13 charakteristische Sehnsuchtsorte der Bundesbahn-Zeit. Darunter sind regelrechte Pilgerorte von fotografierenden Eisenbahnfreunden wie Etzelwang mit seiner berühmten Steige, die Angertalbahn mit dem bis heute andauernden schweren Güterzugverkehr, der hier noch in den 80er Jahren auch von Legenden wie der V 200 bewältigt wurde, oder das idyllische Balduinstein im schönen Lahntal, wo einst unter anderem die Akku-„Zigarren“ der Baureihe 517 am Fluss entlang surrten, und Herzberg im Harz, wo es noch Mitte der 1970er Jahre dampfte (Titelbild). Dazu kommt noch der eine oder andere Ort, der heute kaum noch mit der Eisenbahn in Verbindung gebracht wird – oder sagt Ihnen Zeilhard sehr viel? Von der Stadt übers Land und entlang von Flüssen bis zu abgelegenen Flecken ist also große Vielfalt geboten. Bahn-KLASSIK Nr. 4 hat wie die bisherigen Ausgaben 100 Seiten Umfang, ist großzügig gestaltet und bebildert und erscheint ab dieser Ausgabe sogar in einem noch etwas größeren Heftformat. Bleibt nur noch, Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre zu wünschen!

Gerhard Zimmermann, Chefredakteur Bahn-KLASSIK

MIBA-BUCH

DAS STANDARDWERK
Jetzt komplett!

NEU
Erscheint im August 2017

Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen, deren Farbgebung und Beschriftung anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen der Bahnverwaltungen lückenlos dokumentiert wird. Wolfgang Diener betrachtet dabei nicht nur die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, des Deutschen Reichs, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Eigene Kapitel widmen sich den Dienstwagen. Außerdem werden die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen in verschiedenen Epochen der Eisenbahngeschichte dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet. Ein Abkürzungs- und ein Literaturverzeichnis sowie ein Sachregister ergänzen ein Standardwerk, das in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen darf.

ca. 256 Seiten, Format 21,3 x 29,6 cm, Hardcover, mit über 240 Fotos und mehr als 120 Zeichnungen und Skizzen

Best.-Nr. 15088138 | € 39,95

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

Erhältlich im Buch- oder Fachhandel oder direkt beim:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, bestellung@miba.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

INHALT

6

20

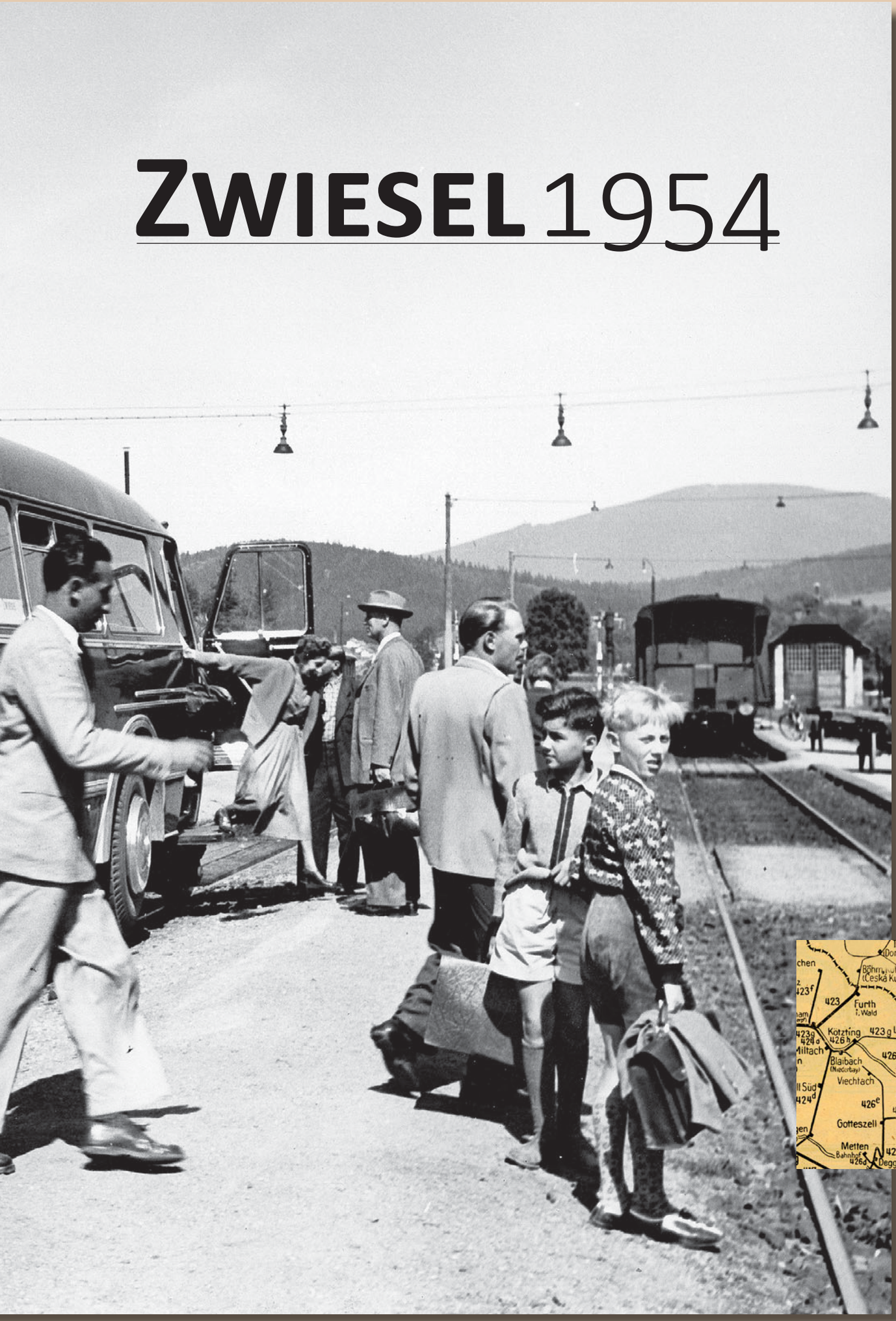
36

Editorial	3
Zwiesel 1954	6
Gießen 1963	14
Etzelwang 1964	20
Zeilhard 1970	28
Primsweiler 1975	36
Herzberg 1976	42
Villmar 1978	48
Bad Ems 1979	54
Balduinstein 1979	60
Angertalbahn 1982	66
Kordel 1982	76
Mühlen 1984	84
Frankfurt/Main 1987	90
Impressum	98

54

66

ZWIESEL 1954



Sommer 1954 im Bahnhof Zwiesel: Soeben ist der „Schi-Stra-Bus" aus Cham angekommen und entlässt eine illustre Schar Reisender.
FOTO: SAMMLUNG ZEITLER/ ARCHIV EJ

Nachmittags-Treffen: Zwei 64er mit Zügen nach Bayerisch-Eisenstein (links) und Landshut kreuzen sich in Zwiesel (Mai 1954).

Ein sommerlich warmer Tag im Jahr 1954, hoch steht die Sonne über dem weiten, von den Bergen des Hinteren Bayerischen Waldes umrahmten Tal. Ein uns unbekannter Fotograf lichtet im Bahnhof Zwiesel (Bay) den auf Gleis 3 soeben aus Cham eingetroffenen T 3074 ab – und schafft damit ein atmosphärisch dichtes Bilddokument.

Recht luftig gekleidete Reisende entsteigen dem im Kursbuch damals als „T“ für Triebwagen verzeichneten „Schi-Stra-Bus“. Das gelingt der modisch schick angezogenen Dame an der vorderen Tür auf nicht eben sportliche Weise, worüber sie sich selber zu amüsieren scheint. Der T 3074 wird nach dem eine aufwändige Prozedur erfordernden Richtungswechsel seine Fahrt mit Ziel Passau fortsetzen. Sicher wollen einige der ausgestiegenen Fahrgäste noch weiter als bis Zwiesel. Manche holen sich vielleicht am Bahnhofskiosk eine erfrischende Bluna-Limo oder Afri-Cola – oder genehmigen sich einen hochprozentigen „Bärwurz“. Auch bietet der rund zwanzigminütige Aufenthalt die Gelegenheit, ein „stilles Örtchen“ aufzusuchen, das es im „Schi-Stra-Bus“ nicht gibt. Bis zum Empfangsgebäude sind’s ja nur wenige Meter über das Gleis 2 rechts im Bild und das darauf nicht sichtbare Gleis 1 am Hausbahnsteig. Zu erkennen ist rechts hinten der einständige Lokschuppen im nördlichen Bahnhofsbereich.

Bei dem „Schi-Stra-Bus“ handelt es sich um einen von den Nordwestdeutschen Fahrzeugwerken (NWF) in Wilhelmshaven vor der eigentlichen Serie gebauten Zwischentyp. Dessen markante Heckflosse hat der Fotograf zwar nicht mit ins Bild gerückt, doch verrät es die Form der Heckfenster, der Verlauf der Zierlinien und die besondere Teilung der Seitenfenster, von denen nur jedes zweite obere Schiebefenster hat.

Mit den drei Exemplaren des Zwischentyps führte die DB am 8. Juni 1953 auf der Route Cham – Passau den ersten planmäßigen Verkehr mit Straßen-Schienen-Omnibussen ein; so hießen die Zweiwegefahrzeuge entgegen der andersrum lautenden Abkürzung „Schi-Stra-Bus“ offiziell. Auf der insgesamt 142,7 Kilometer langen Linie wurden die Abschnitte Cham – Kötzting (22,4 Kilometer) und Bodenmais – Zwiesel – Grafenau (46,1 Kilometer) auf Schienen zurückgelegt. Zwischen Kötzting und Bodenmais (26 Kilometer) sowie Grafenau und Passau (48,2 Kilometer) ging es auf der Straße voran. Die Gesamtfahrzeit betrug etwa fünfeinhalb Stunden. Für das Aufsetzen der Busse auf die vorderen und hinteren Spurgestelle bzw. das Absetzen von selbigen waren anfangs sieben- bis zehnminütige Unterwegshalte vorgesehen, später verkürzte man diese Zeiten auf minimal fünf Minuten.

In Zwiesel wurde wie schon erwähnt die Fahrtrichtung gewechselt. Das erforderte mangels Drehscheibe ein zweimaliges Umsetzen der Busse, erst von den Schienen auf Straßenland und nach dem Wendemanöver wieder auf die Schienen. Vor allem deshalb dauerte der Aufenthalt in Zwiesel

anfangs bis zu 27 Minuten, später nur noch um die 15 Minuten und zum Schluss bei der auf eine Gesamtdauer von fünf Stunden und acht Minuten verkürzten Fahrt Cham – Passau lediglich zehn Minuten. Am 28. Januar 1957 endete der Einsatz der „Schi-Stra-Busse“ im Bayerischen Wald.

Bilder eines Altmeisters

Von Gottfried Turnwald, dem am 15. April 2014 im 92. Lebensjahr verstorbenen Altmeister der Eisenbahnfotografie, stammt die im Mai 1954 entstandene Aufnahme, die das rege Betriebsgeschehen im Bahnhof Zwiesel eindrucksvoll dokumentiert. Um drei viertel vier am Nachmittag begegnen sich der P 1959 nach Bayerisch Eisenstein (linke Bildhälfte) und der P 1960 nach Landshut, beide mit 64ern bespannt. In der illustren Garnitur des P 1960 läuft hinter den zwei- oder dreiachsigen Abteilwagen offenbar eine „Donnerbüchse“, dem zweiachsigen Packwagen folgt am Zugschluss ein Vierachser. Nahe am Güterschuppen ist der kurz zuvor eingetroffene „Schi-Stra-Bus“ aus Passau zu sehen. Auf den Nebengleisen fällt ein kurzer Personenwagen mit Oberlichtern auf, wohl einer preußischer Bauart aus der Zeit vor 1900, der nun noch in Arbeitszügen Verwendung gefunden hat. Bei Inbetriebnahme der Strecke Plattling – Eisenstein im Jahr 1877 hatte der Bahnhof Zwiesel nur ein Durchgangsgleis und zwei Ausweichgleise. Bereits die 1890 eröffnete Nebenbahn nach Grafenau erforderte zusätzliche Gleise. Weitere kamen mit dem Bau der 1928 eröffneten Nebenbahn nach Bodenmais hinzu, mithin mauserte sich Zwiesel zum Eisenbahnknoten. Da auch in Grafenau und Bodenmais Lokstationen respektive zur Reichsbahnzeit sogenannte Lokbahnhöfe eingerichtet wurden, blieben die Anlagen zur Behandlung der Lokomotiven in Zwiesel bescheiden. Ein einständiger Schuppen und ein Bockdrehkran mit Kohlehunten genügten. Die DB bezeichnete Lokbahnhöfe ab 1952 offiziell als Bw-Außenstellen; mindestens jene

Aufnahmen des im April 2014 verstorbenen Altmeisters der Eisenbahnfotografie, Gottfried Turnwald, dokumentieren zum einen das rege Betriebsgeschehen im Bahnhof Zwiesel Mitte der 50er und belegen zudem den Einsatz des VT 70.0 auf Strecken im Bayerwald

Rund um Zwiesel: Noch herrschte Lokalbahn-Herrlichkeit, als 1954 auf dem etwa zwei Kilometer vom Bahnhof Zwiesel entfernten Michelsbach-Viadukt das aus Bodenmais kommende Züglein mit 64er fotografiert wurde. FOTOS: GOTTFRIED TURNWALD (2)