

Eisenbahn
JOURNAL

Juli
2019

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Big Boy-Revival
Mit Fotos im Posterformat



DB-Wendezüge mit Elektro- und Dampftraktion

IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gebrauchtes Blechspielzeug
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0

KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!

ÖFFNUNGSZEITEN: Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr

▶▶▶ **MONTAG: RUHETAG** ◀◀◀

JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com
WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln

VORBILD



10 DB-WENDEZÜGE MIT E- UND DAMPFTRAKTION



30 SAARLAND 1959



44
PMG 9603 NACH
WALDSASSEN



58 13. MODELLBAU-WETTBEWERB, FOLGE 2: BAHNHOF MIT DORF

70 PARISER WEINHÄNDLERVERTEIL: EIN SCHLOSS EIGENER ART



78
LANDSCHAFTSBAU:
BÄUME SELBER BELAUBEN

10 Zuggeschichte(n)

DB-Wendezüge mit E- und Dampftraktion

20 Dampf aktuell: Big Boy-Revival

Mit Fotos im Ausklapp-Posterformat

28 Momente

Dodenau, Ankunft 14.34 Uhr

30 Bahn & Zeitgeschichte: Heimholung

Zur Saarland-Eingliederung vor 60 Jahren

38 Erinnerungen

Mit der Dax zur Helene

44 Nebenbahn-Historie

PmG 9603 nach Waldsassen

50 Fahrzeuggeschichte(n)

Roter Sonderling

MODELL

58 13. Modellbau-Wettbewerb, Folge 2

Bahnhof mit Dorf

70 Anlagengestaltung

Ein Schloss eigener Art

78 Landschaftsbau

Bäume selber belauben

80 Fahrzeugumbau

Oranger Einblick – Behelfspackwagen der DB

88 Technik-Tipp

Schienen-Putzfee

92 Bauen mit Josef Brandl

Fahrdraht für Krokodil & Co.

RUBRIKEN

4 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leser-Post

101 Fachhändler

102 Mini-Markt & Börse

106 Vorschau und Impressum

TITEL: Klassischer Silberling-Wendezug der DB am Haltepunkt Eisenärzt (Strecke Traunstein – Ruhpolding, Mai 1983).
FOTO: ANDREAS RITZ



FOTO: STEFAN ALKOEFER

1216 019 der ÖBB erinnert anlässlich des 500. Todestags Leonardo Da Vincis an den italienischen Künstler und Gelehrten.

Eine Lok für Leonardo

Der Modellbahnhersteller Roco und die Österreichischen Bundesbahnen erinnerten am 9. Mai 2019 an den 500. Todestag (2. Mai 1519) des Universalgelehrten und großen Künstlers Leonardo da Vinci. Anlässlich des Gedenktags trafen sich mehr als 80 geladene Gäste aus Öffentlichkeit und Politik am Salzburger Hauptbahnhof und waren Zeugen der ersten Fahrt der Leonardo-da-Vinci-Kunstlokomotive.

Das bemerkenswerte Design der Leonardo-da-Vinci-Lok schuf die Designerin Gudrun Geiblinger. Eines der Highlights ist die Hommage an die „Mona Lisa“, die auf der Kunstlokomotive mit vom Fahrtwind wehendem Haar abgebildet ist. Aber auch das Selbstportrait Leonardo da Vincis mit Gedankenblitz unterstreicht den bis heute unvergleichlichen Mythos des Universalgenies.

Die ÖBB stellten für die Kunstaktion die Lokomotive 1216 019 zur Verfügung. Der mehrsystemfähige



FOTOS: ROCO (2)

Roco fertigt die Da Vinci-Lok der ÖBB im Maßstab 1:87.

Taurus besitzt eine Italien-Zulassung und soll mit der Da-Vinci-Beklebung auch überwiegend im Italienverkehr und damit im Heimatland Leonardos eingesetzt werden.

Mit 1216 019 setzt Roco eine liebgewordene Tradition im Maßstab 1:87 fort. In der erfolgreichen „KUNSTlok“-Reihe wurde schon so manche besondere Persönlichkeit der Geschichte (Galileo, Mozart, Van Gogh, Verdi, Wagner) gewürdigt oder an spezielle Jubiläen (175 Jahre Eisenbahnen für Österreich, 150 Jahre Brennerbahn) erinnert. Bei zahlreichen Lokomotiven war Gudrun Geiblinger die Designerin.

Das H0-Modell von Roco ist unter den Artikelnummern 73484 (2L-Gleichstrom), 73485 (2L-Gleichstrom digital) und 79485 (3L-Wechselstrom) erhältlich.

Stefan Alkofer



Landesrat Stefan Schnöll, Stefanie Pirkner (Roco-Marketing), Christian Auerweck (Roco-Produktmanagement), Gudrun Geiblinger, Herbert Breitfuß, Verkehrsleiter der ÖBB-Produktion in Salzburg und Tassilo Gruber, Geschäftsführer der Modellbahn München GmbH.

FOTO: MARTIN MORKOWSKY



193 826 auf dem Weg nach Berlin in Köln-Stammheim.

FOTO: THORSTEN STAPPERT



181 215 und 213 am 28. April 2019 in Frankfurt (Main).

Flixtrain Köln – Berlin

Am 23. Mai 2019 feierte die neue Flixtrain-Verbindung zwischen Berlin und Köln Premiere. Das tägliche Zugpaar wird von der Railpool-Mietlok 193 826 bespannt. Die Maschine kommt in einem grün-blauen „Europa Design“ zum Einsatz.

181-Doppel an Privat

Schlünß Eisenbahnlogistik (SEL) aus Wankendorf übernimmt die beiden Mehrsystem-Loks 181 213 und 215. Die Loks verfügen nach wie vor über gültige Einsatzfristen. Sie werden derzeit in Frankfurt-Griesheim für den neuen Eigner vorbereitet.

23 023 der SSN fährt wieder

Zwölf Jahre nachdem sie wegen Fristablaufs abgestellt werden musste, ist 23 023 der Stoom Stichting Nederland (SSN) wieder in betriebsfähigem Zustand. Nach einer ausgiebigen Erprobung im Frühjahr 2019 standen noch Ende Mai 2019 die ersten Einsätze vor Sonderzügen auf dem Plan.

FOTO: KEVIN PIKE/SSN



Am 5. April 2019 fanden zwischen Rotterdam Noord Goederen und Rotterdam Centraal Probefahrten von 23 023 gemeinsam mit der Railexperts-Lokomotive 9901 (NS-Reihe 1600) statt.

– ANZEIGE –

*Wir bringen den Schienengüterverkehr
in Bayern voran.*

***Dazu brauchen wir
die Besten!***

**Triebfahrzeugführer // Lokrangierführer //
Disponenten/Betriebsplaner // Wagenmeister**

Wir bieten ein angenehmes Arbeitsumfeld und ein gutes Betriebsklima mit einem homogenen Team in einem kontinuierlich wachsenden Unternehmen sowie eine leistungsbezogene, faire außertarifliche Bezahlung und weitere Nebenleistungen.

Weitere Infos unter: www.IGE-BAHN.de

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Wir verbinden Bayern.



FOTO: BERND KEIDEL

644 058 am 4. Mai 2019 am Haltepunkt Binzen.



FOTO: FRANK HEILMANN

1094 001 (294 789) am 25. April 2019 in Cottbus.

Werbung für die Bahn

Das Land Baden-Württemberg will mit der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken mehr Fahrgäste auf die Schiene bringen. Aus aktuell 41 Reaktivierungskandidaten will die Landesregierung bis Ende 2020 insgesamt 15 Strecken auswählen und anschließend deren Wiederinbetriebnahme forcieren.

Unter den 41 Kandidaten ist auch die 1983 stillgelegte Kandertalbahn Haltingen – Kandern, die seither nur noch im Museumsbetrieb bedient wird. Unmittelbar nach Start der nächsten Auswahlrunde lud die „IG pro Kandertalbahn“ am 4. Mai 2019 zu mehreren Schnupperfahrten mit einem Dieseltriebwagen der Baureihe 644 auf der historischen Strecke.

Hybrid-V 90

In Cottbus werden derzeit 294 789 und 832 zu Hybrid-Musterlokomotiven umgebaut. Im Rahmen des Projekts HELMS (Hybrid Elektro Mechanical Shunter) erhalten die Loks ein Hybrid-Planeten-Getriebe. Ein Li-Ion Energiespeicher senkt den Leerlaufanteil des Dieselmotors und ermöglicht zudem temporär emissionsfreie Fahrten. Die Dieselmotoren, Rahmen und Drehgestelle der Lokomotiven können dagegen wieder verwendet werden. Verlaufen die Versuche zufriedenstellend, plant DB Cargo ihre gesamte Rangierdiesellokflotte der Baureihe 294 entsprechend umzurüsten. Die Lebensdauer der Loks soll sich um mindestens 16 Jahre verlängern.

Ludmilla für European Loco

Mit 232 704 kehrt eine weitere Ludmilla nach ihrer Ausmusterung bei der DB AG in Privatbahngewand auf die Gleise zurück. Nach ihrer Hauptuntersuchung im lettischen Aw Daugavpils fährt die Lok nun für das estnische Unternehmen Skinest Rail, das sich unter dem Markennamen „European Loco“ in Deutschland engagieren möchte. Im Mai 2019 absolvierte die Lok ihre ersten Einsätze für die Firma „Triangula Logistik“.



FOTO: MICHAEL GIEGOLD

Am 17. Mai 2019 brachte 232 704 gemeinsam mit WFL-202 264 einen Zementzug von Schwandorf nach Deutschenbora, hier bei Hof-Moschendorf. Beachtung verdient auch die Garnitur aus klassischen Zementwagen.

Wiener Bahnhofsgeschichten

Bekanntlich besitzt Wien zwar seinen legendären Zentralfriedhof, aber eine zentrale Eisenbahnstation, welche die zahlreichen Umsteige-Relationen in der österreichischen Hauptstadt erleichtern würde, gab es lange Zeit nicht.

Zum ältesten Bahnhof Wiens ist jetzt ein großes Buch erschienen, zusammengestellt und verfasst von dem bahn- und lokalhistorischen Autor und Eisenbahner Franz Haas, der 23 Jahre seines Fahrdienstleiterdienstes auf den verschiedenen Stellwerken des Nordbahnhofs (Personen- und Güterbahnhof sowie Zentralstellwerk alt und neu) versah.

Haas hat zu diesem großen Bahnhof, der – um die Wiener „Stations-Verwirrungen“

noch etwas größer zu machen – lokal auch noch die fünf verschiedenen Bezeichnungen Wiener Stationsplatz, Nordbahnhof, Praterstern, Wien Nord oder Wien Praterstern trägt, viele Informationen von Zeitzeugen gesammelt sowie Dokumente vor ihrer Vernichtung gerettet, um sie mit diesem Werk einer breiten

Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Leider ist der Leser zunächst etwas orientierungslos, denn eine wirklich übersichtliche Karte zur Lage der unterschiedlichen Wiener Bahnhöfe ist nicht aufzufinden – vorhandene und eher historische Lagepläne geben keinen ausreichend guten und einfachen Gesamtüberblick.

Die reich illustrierte Geschichte der Bahnhofoanlagen



ist dafür um so detaillierter und erschöpfender dargestellt. Sie reicht von den ersten Projektierungen im Jahre 1829 bis hin zur jüngsten Stadtentwicklung, die auch vor dem Wiener Nordbahnhof nicht Halt macht und ihn im Zusammenspiel mit Rationalisierungen und Teil-Stilllegungen bereits reduziert hat. Neben den Beschreibungen zu Funktion und Betrieb dieses Bahnhofs sowie den eisenbahntechnischen Fakten werden auch viele kleine amouröse, traurige, lustige oder aufregende Ereignisse geschildert, die sich auf dem Gelände und in den Gemäuern des Bahnhofs abgespielt haben.

Die Donauregulierung, die Weltausstellung im Jahr 1873 sowie der Bau der Wiener Stadtbahn hatten ebenso großen Einfluss auf den Wiener Nordbahnhof, wie auch

der Besuch bekannter Persönlichkeiten wie Könige und Herrscher oder politische und wirtschaftliche Umbrüche. So möchte dieses Buch auch nach der Intention des Autors nicht nur ein reines Eisenbahn-Sachbuch sein, sondern vielmehr als Nachschlagewerk für Jedermann fungieren. Nicht zuletzt soll es Interesse, Neugierde und Erinnerungen bei den Bewohnern des neuen ortsnahen Stadtteils sowie auch bei den Anrainern rund um den ehemaligen Bahnhof wecken. Wegen des vergleichsweise hohen Preises werden die meisten Interessenten für diese Neuerscheinung wohl im Einzugsbereich der österreichischen Metropole zu finden sein. JS

Franz Haas: Der Wiener Nordbahnhof. Bahnmedien.at, Wien 2018. Klartext Verlag, Essen 2017. 304 Seiten, 375 SW- und Farbbildungen, gebunden, Format 28,5 x 22 cm. 52,40 Euro. Erhältlich direkt.

Bedrohtes Schmalspur-Idyll

Hotzenplotz? War das nicht der Räuber aus dem Bestseller des Kinderbuchautors Otfried Preußler? Ja, der hieß so, aber daneben gibt es noch eine Sagen-gestalt aus dem Schwarzwald und einen polnischen Nebenfluss der Oder, die beide diesen Namen tragen. Und dann ist da noch die tschechische Kleinstadt Osoblaha in Mährisch-Schlesien, die auf Deutsch diesen verschmitzt-gefährlichen Namen aus unserer Kinderzeit trägt. So liebevoll und trotz Räubergeschichten prinzipiell anheimelnd die Kinderbücher von Otfried Preußler sind, so sind dies auch die Eisenbahnbücher aus der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“ des kleinen Verlages „edition bohemica“ im oberfränkischen Goldkronach. „Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien“ ist bereits

der 14. Band dieser Reihe und mit 264 Seiten und rund 450 Abbildungen besonders opulent ausgestattet.

Die beiden 1898 eröffneten kleinen Strecken Rößersdorf – Hotzenplotz und Bärn – Hof (letztere bereits 1933 wieder stillgelegt) kommen in diesem Buch ganz groß raus: Sie erfahren deutlich mehr als eine schmalspurige Würdigung, nämlich profunde und liebevolle Beschreibung per Text sowie anschauliche Impression und Information per Bild und Grafiken. Das relativ kleine Format des Buches wird durch die Dichte seines Inhalts mehr als kompensiert – was im ohnehin schon ausführlichen Textteil nicht mehr untergebracht werden konnte, findet oft noch bei den informativen Bildlegenden Platz, ein typisches Merkmal dieser Buchreihe und dieser vorzüg-

lich gedruckten und verarbeiteten Mischung aus Geschichtsbuch und Bildband.

Der Leser und Betrachter taucht in eine andere Welt ein, fast so wie damals beim Räuber Hotzenplotz. Und hier wird sein Wirken und Treiben zu Recht verortet, an diesem landschaftlich herrlichen und für industriell-wirtschaftliche Verhältnisse schon beinahe surrealen Flecken im Grenzbereich zwischen polnischen Oberschlesien und tschechischem Mährisch-Schlesien. Die Schmalspurromantik der verbliebenen Linie („de Hotzplotze“ oder „Hotzenplotzerin“) ist freilich gefährdet, denn bei Ausfall der einzigen Diesellok muss der Bus einspringen. Zum



120-jährigen Streckenjubiläum erinnert dieses Buch an noch bessere Zeiten und ist von Verlag und Autoren sichtlich gewollt auch ein Appell an die Renaissance einer Lebenskultur, die wieder Natürlichkeit und Demut in den Vordergrund stellt. Dass dies mehr mit Überleben als mit Romantik zu tun hat, zeigen unsere aktuellen gesellschaftspolitischen Diskussionen und die Tatsache, dass nicht eine harmlose Kinderbuchfigur, sondern wir die eigentlichen und gefährlichen Räuber sind. Es lebe Hotzenplotz! JS

Andreas W. Petrak u.a.: Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien. Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“, Edition Bohemica, Goldkronach 2018. 450 Abbildungen, Karten und Gleispläne, gebunden, 23,5 x 16,5 cm. 39 Euro.

FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. VGBAHN



Juli 1959: Die DB mustert die Franco-Crosti-Lok 42 9000 nach acht Jahren Betriebseinsatz aus.

Juli 1959: Nach vollzogener Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland wird in Saarbrücken die Gründung der jüngsten Bundesbahndirektion gefeiert + + + Die Deutsche Reichsbahn beschließt ein Investitionsprogramm für die Rübelandbahn (Blankenburg – Tanne) einschließlich Elektrifizierung + + + Der Gläserne Zug ET 91 01 (später 491 001-4) wird vom Bahnbetriebswagenwerk (Bww) München Hbf zum Bw München Hbf umstationiert + + + Die zuletzt beim Bw Oberlahnstein stationierte Franco-Crosti-Lok 42 9000 wird nach acht Jahren Betriebseinsatz ausgemustert + + + Das 2,5 km lange Reststück der meterspurigen Überlandstraßenbahn Ravensburg – Baienfurt, des nach dem Zweiten Weltkrieg einzigen Straßenbahnbetriebs der Bundesbahn, wird zwischen Weingarten und Baienfurt auf Busbetrieb umgestellt

Juli 1969: DB und „Kombi-Verkehr“ starten den Huckepack-Schnellgüterzugverkehr in vier Relationen + + + Bundesverkehrsminister Georg Leber legt ein 93-Milliarden-DM-Programm für den Ausbau der Bundesfernstraßen vor + + + In Leipzig wird auf bereits vorhandenen Strecken ein S-Bahn-Netz eröffnet + + + Die zuletzt im Raum Hamburg vor Dampf-Wendezügen eingesetzte 78 468 wird ausgemustert und dem Museum für Hamburgische Geschichte übereignet + + + Der Streckenabschnitt Honau – Schelklingen (Zahnstangenabschnitt zwischen Honau und Lichtenstein) wird für den Gesamtverkehr stillgelegt

Juli 1979: Nach Problemen mit den Gasturbinen und aus Wirtschaftlichkeitsgründen wird nach den Gasturbinenlokomotiven der BR 210 und 219 auch der letzte Gasturbinen-Triebkopf der BR 602 ausge-

mustert + + + Wehrpflichtige der Bundeswehr können ab Anfang des Monats mit der Bundesbahn kostenlos und beliebig oft zwischen ihrem Standort und dem ständigen Wohnort fahren, Urlaubsfahrten können zum halben Preis unternommen werden + + + Die zuletzt in Rheine stationierte 042 052-1 (ex 41 052) wird in Osnabrück-Schinkel als Denkmallokomotive aufgestellt + + + Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle erteilt die Genehmigung zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Würzburg – Rottendorf

Juli 1989: Die stilllegungsgefährdete Nebenstrecke Friedrichsdorf – Grävenwiesbach wird vom 1988 gegründeten Verkehrsverbund Hochtaunuskreis für 2,8 Mio. DM übernommen; die DB hat damit zum ersten Mal in ihrer Geschichte eine betriebsfähige Strecke verkauft + + + Für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main wird vom Bundesverkehrsministerium eine rechtsrheinische Streckenführung durch Westerwald und Taunus entschieden + + + Anlässlich der 900-Jahr-Feier der Gemeinde Uder organisiert der Heiligenstädter Eisenbahnverein Dampfzug-Sonderfahrten zwischen Leinefelde und Uder sowie eine Fahrzeugausstellung der Reichsbahn

Juli 1999: DB Cargo und Danzas Euronet schließen einen

Vertrag zur Einrichtung neuer Schnellpostzüge „Parcel InterCity“ (PIC) + + + DB Regio führt das Baden-Württemberg-Ticket ein, das Mitte 2018 zum 30-millionsten Mal für rund 63 Millionen Fahrgäste verkauft sein wird + + + Die DB stellt die Ausbildungen von Nachwuchskräften auf dem Lehrstellwerk Leipzig-Leutzsch ein + + + Auf dem Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath wird ein vollständiger ICE 3-Triebzug erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt + + + Die DB sieht keine Möglichkeit, „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke nach Ulm gleichzeitig zu realisieren



Juli 1979: Das Bundesverkehrsministerium erteilt die Genehmigung zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Würzburg – Rottendorf.

Juli 2009: Die DB und die russische Staatsbahn RZD streben mehr Zusammenarbeit an + + + Nach mehreren Bränden von „Regioshuttle“-Fahrzeugen zieht das Eisenbahn-Bundesamt zahlreiche dieser Triebwagen bundesweit aus dem Verkehr, betroffen ist vor allem die Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG) sowie die Prignitzer Eisenbahn + + + Der Deutsche Bundestag ändert die Eisenbahn-Verkehrsordnung dahingehend, dass Fahrgäste im Nahverkehr ein Anrecht erhalten, bei hoher Verspätung ihres Zuges auch einen höherwertigen Zug zu nutzen



Juli 1989: Das Bundesministerium legt die Trassenführung für die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main fest.

EXPERTEN-TIPPS AUS DER PROFI-WERKSTATT

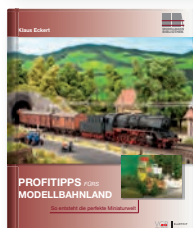
In den Bänden der VGB-Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcovereinband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.



Ladegüter für die Bahn

- Wagenladungen nach Vorbild: Grundlagen und Bautipps

Best.-Nr. 581727



Profitipps fürs Modellbahnland

- Anregungen und Bautipps für die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen

Best.-Nr. 581521



Brücken, Mauern und Portale

- Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die HO-Anlage

Best.-Nr. 581316



Starke Loks und schwere Züge

- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokezeit bis heute

Best.-Nr. 581304



Lust auf Landschaft

- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

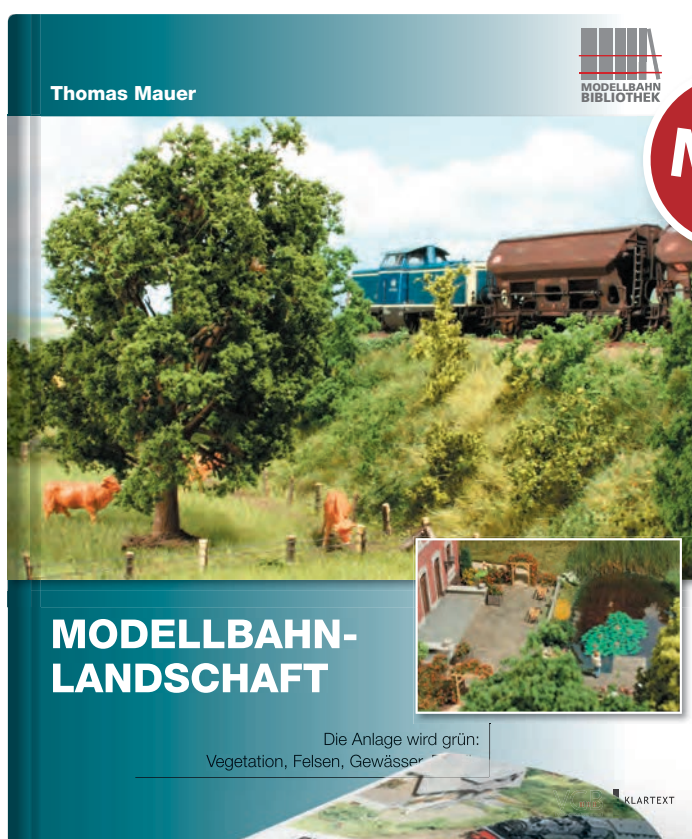
Best.-Nr. 581305



Elegante Loks und schnelle Züge

- Reisezüge in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokezeit bis heute

Best.-Nr. 581606



NEU

MODELLBAHN-LANDSCHAFT

Die Anlage wird grün: Vegetation, Felsen, Gewässer



Vorbildgerechter Modellbahnbetrieb in naturgetreuer Landschaft – das soll das Ergebnis der Anlagengestaltung sein. Die Wege zur echt wirkenden Modelllandschaft sind zahlreich und verschlungen, nahezu unüberschaubar ist inzwischen das Angebot der Zubehörerhersteller. Im neuesten Band aus der Modellbahn-Bibliothek zeigt Thomas Mauer anhand von Beispielen aus seiner langjährigen Modellbahnpraxis, wie er bei der Schaffung der Landschaft auf seinen Anlagen und Dioramen vorgeht. **112 Seiten, Format 24,4 x 29,3 cm, Hardcovereinband, mit über 350 Fotos**
Best.-Nr. 581904

nur € 19,95 je Band

Volldampf am Zugschluss

Die Deutsche Bundesbahn setzte mit der Baureihe E 44 die von der Reichsbahn begonnenen Versuche im Wendezugbetrieb fort. Gleichzeitig führte sie in größerem Stil die indirekte Wendezugsteuerung bei Dampflokomotiven ein, mit denen sich der Wendezugbetrieb in den 1950er Jahren überwiegend in den Ballungsräumen etablierte

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Noch unter Regie der Deutschen Reichsbahn in den Westzonen und ab 7. September 1949 der Deutschen Bundesbahn erhielten etliche Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven eine indirekte Wendezugsteuerung. Prinzipiell erforderte dies einen Bediener auf der Lokomotive, worauf zurückzukommen ist.

Bleiben wir aber zunächst bei der direkten Wendezugsteuerung. Ihre Anwendung in Elloks setzte den Einbau eines motorbetriebenen Schaltwerks voraus. Deshalb hatte die E 04 23 statt der handbetätigten eine motorische Nockenschaltwerks-Steuerung erhalten, wie sie auch schon die E 18 besaßen. Auf Grundlage der Vielfachsteuerung in Triebzügen (vor dem Krieg vom Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau zur RZM-Steuerung vereinheitlicht) und anknüpfend an die Versuche mit der E 04 23 entstand schließlich die Einheits-Wendezugsteuerung der DB. Bei Elektrolokomotiven arbeitete sie bis hin zur E 41 und zur Baureihe 111 als Auf-ab-Steuerung, die so lange auf- oder abwärts schaltet, wie der jeweilige Steuerbefehl ansteht (bis zur nächsten Dauerstufe auch dann, wenn der Steuerbefehl wegbleibt).

Mangels genügend einsatzfähiger ET 65 ließ die Eisenbahndirektion Stuttgart im Jahr 1950 zur Bildung von Vorortzügen

in Kombination mit EB/ES 65 vier E 44 (E 44 010 bis 012 und 022) mit Hauptluftbehälterleitung, Befehlsgerät und Klingelleitung für indirekte Wendezugsteuerung ausrüsten, einige Loks nur mit zusätzlicher Luftbehälterleitung und Klingelleitung eventuell schon 1949. Die Loks mit Befehlsgerät kennzeichnete man mit dem Buchstaben „B“ hinter der Betriebsnummer. Wahrscheinlich wurde außerdem die 1950 neu abgenommene E 44 181W wendezugfähig hergerichtet, jedoch nicht mit „B“ gekennzeichnet. Wohl trug sie den Zusatz „W“, der freilich rein gar nichts mit der Wendezugsteuerung zu tun hatte, sondern für elektrische Widerstandsbremse stand! 1955 gab das Bw Stuttgart die E 44 010B und 012B zum Bw München Hbf ab. Dieses beheimatete auch die erst 1954/55 mit indirekter Wendezugsteuerung ausgerüsteten E 44 009B, 019B, 071B, 075B und 078B. Sie wurden zusammen mit den in Stuttgart verbliebenen E 44 011B und 022B längstens bis 1958 als indirekt gesteuerte Wendezugloks eingesetzt. (Die E 44 181W war ziemlich sicher 1953 in den Normalzustand rückgebaut worden.)

Mittlerweile verfügte das Bw München Hbf für den Vorortverkehr auch über direkt fernsteuerbare E 44. Diese trugen den Zusatzbuchstaben „G“ für „Geschobener Zug“, was ungeachtet der jedenfalls später in der

Fahrdienstvorschrift vorgenommenen Abgrenzung zum Wendezug synonym für diesen stand (zumaß ja das „W“ schon als Kennzeichen für die Widerstandsbremse vergeben war). Die Kriegsschadloks E 44 039, 087, 089 und 147 hatten bereits 1952 beim Wiederaufbau durch Krauss-Maffei versuchsweise direkte Wendezugsteuerungen von SSW, BBC und AEG erhalten, außerdem die Grundausrüstung für die indirekte Steuerung. Regulär genutzt wurden die Versuchs-Wendezugsteuerungen wohl nur in den E 44 039G, 087G und 147G. Als Steuerwagen der drei 1952/53 für den Vorortverkehr München – Dachau gebildeten Wendezuggarnituren dienten die ESG 01 bis 03 (umgebaut aus den Steuerwagen ES 85 03, 04 und 16), als zwischen Lok und Steuerwagen eingereihte „Leitungswagen“ rot lackierte preußische Abteilwagen.

Natürlich hatte man bei allen nun direkt fernsteuerbaren E 44 das handbetätigte Nockenschaltwerk durch ein motorisches ersetzt. Am besten bewährte sich die in der E 44 039G eingebaute Schaltwerks-/Steuerungskombination von SSW. Daraufhin kam 1954 die von ihr abgeleitete serienmäßige, mit Auf-ab-Impulsen regelbare Nachlaufsteuerung in den E 44 086, 089, 090, 094 und 096 zum Einbau. Die 1955 von Henschel/SSW gelieferten E 44 184G bis 187G erhielten diese ab Werk. Die hinzugekom-