

Mit DVD  
Film in Vollversion

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finnland € 10,90 • Dänemark DKK 84,00  
B7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn  
JOURNAL

August  
2017

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



V 180  
Die legendäre  
DR-Großdiesellok



INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



## V 180 der DR Babelsberger Erfolgsgeschichte

Exklusivfotos vom letzten Betriebstag auf der Spessarttrampe • Anlagenporträt: DB-Epoche-III-Lokalbahn

# Frisch gebügelt!

Die BR 160:  
Ein „Bügeleisen“ mit Stangenantrieb



Abbildungen zeigen Muster



HO

Neukonstruktion

Ihr Aufbau bestand aus einem sehr kurzen, niedrigen Vorbau, dem Führerhaus, auf dessen Dach der Stromabnehmer angebracht war, und einem langen, niedrigen Vorbau hinten, der zum Ende hin abgeschrägt war. Diesem unsymmetrischen Gehäuse verdankten die Lokomotiven den Spitznamen „Bügeleisen“.

Um die harten Rangieraufgaben besser bewältigen zu können, erhielten die Exemplare der BR E 60 (ab 1968: 160) gegen Ende der 1950er-Jahre Rangierbühnen über den Puffern, zusätzliche Fenster und eine neue Verkabelung.

Drei bewährte Bügeleisen, 160 009, 010 und 012, sind bis heute museal erhalten geblieben.

- LED-Spitzenlicht
- Feine Speichenräder aus Metall
- Niedrige Spurkränze
- Zahlreiche angesetzte Steckteile
- PluX22-Digitalschnittstelle
- Abnehmbarer Schaltpilz
- Digital-Varianten:  
Originalsound, Pufferkondensator,  
Führerstandbeleuchtung und  
Rangierkupplung

Elektrolokomotive BR 160 der DB, Ep. IV

Art. Nr.: 436003 = € 249,00

Digitalvarianten mit Sound und Digitalkupplungen:

Art. Nr.: 436073 = € 339,00 digitale FLEISCHMANN-Profi-Kupplungen

Art. Nr.: 430676 = € 339,00 digitale Bügel-Kupplungen

Art. Nr.: 394073 ~ € 339,00 digitale Bügel-Kupplungen (AC-Modell)

Mit Sound und  
Digitalkupplungen



4



18



32



40



58



70



86

## VORBILD

## 4 Impressionen

E 69 Murnau–Oberammergau

## 16 Titelthema

DR-V 180: Babelsberger Erfolgsmodell

## 30 Bild des Monats

Umleiterzug auf der Ruhr-Sieg-Strecke

## 32 Zeitreise

Monreal 1981

## 38 Momente

Emsiges „Anhängsel“

## 40 Aktueller Betrieb exklusiv

Adieu, alte Spessarttrampe!

## 47 Galerie

Bilder von Michael Giegold

## MODELL

## 58 Anlagenporträt

Auf stillem Gleis durchs Bauernland

## 70 12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 11

Schwaben-Dampf made in USA

## 76 Bauen mit Brandl

Wasser sauber schichten

## 82 Patinierung misslungen?

Rettet die Lok!

## 86 Anlagengestaltung

Feuerwehr auf der Modellbahn

## 92 Gebäudebau

Raiffeisenlagerhaus: Kombi-Schuppen

## RUBRIKEN

## 12 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst &amp; Jetzt u.v.m.

## 54 Neuheiten

Modelle des Monats

## 97 Leserpost und Messevorschau

## 98 Händler, Börsen &amp; Mini-Markt

## 106 Vorschau und Impressum

## EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

was für ein Titelbild! Dreckig, aber ehrlich. Noch keine 25 Jahre ist diese Aufnahme alt, auf der die 228 795 mit N 14716 nach Erfurt bei der Ausfahrt aus Manebach die aus heutiger Sicht archaische Dieselerbrennung ihrer beiden Motoren zur Schau stellte und dabei auch Hörenswertes von sich gab. Bei heutigen Dieselloks unvorstellbar. Die klingen bestenfalls wie ein Bohrer beim Zahnarzt und muten sauber wie Luftzug aus einem Fön an. Dass hinter der Anmutung womöglich nicht wirklich soviel Reinheit steckt, wie die Hersteller moderner Dieselmotoren in den vergangenen Jahren suggerierten, wissen wir freilich spätestens seit den mittlerweile mannigfachen Abgasbetrügereien bei Pkw-Dieselmotoren diverser Hersteller – zuletzt wurde dies ja auch noch beim Antrieb einer Nobelkarosse, die wie eine bestimmte Pfeffersorte heißt, nachgewiesen. Zum Aufnahmezeitpunkt des Titelfotos am 24. März 1995 jedenfalls war die Dieselwelt auf Schiene und Straße noch in Ordnung: keine Umwelthysteriker und Fahrverbotsfanatiker, aber auch keine Trickserei und somit auch keine Hetze gegen den Dieselantrieb, der nun plötzlich politisch inkorrekt gilt, auch weil sich die immer mächtiger werdenden Reglementierer unseres Verhaltens bis weit ins Private dagegen ins Zeug legen. Dass dabei auch viele Trittbrettfahrer dabei sind, die einfach nur trendy sein wollen (dieselben, die gegen Stuttgart 21 aufmarschierten und demnächst evtl. einen Pflicht-„Veggie-day“ fordern), ist zeitgeisttypisch. Man mag es gut finden, dass heute keine Diesellok mehr so „raucht“ wie auf dem Titel, die zugehörige V 180-Story ab Seite 18 zeigt dennoch einen wichtigen Entwicklungsschritt der (gesamt)deutschen Dieseltraktion. Und gemach: Alte DR-Diesel rußten keineswegs immer so heftig wie im Fall der Tittelok. Zudem bereinigte die DB AG schon weit vor der aktuellen Anti-Diesel-Hysterie eifrig ihre Dieselflotte, sei es durch Ausmusterungen wie bei der 228 oder Remotorisierungen wie bei der 218, die damit aber auch weitgehend ihres Typcharakters beraubt wurde... Noch nie Probleme mit Ruß und Lärm hatten die schnuckeligen E 69 auf ihrer langjährigen Strecke Murnau–Oberammergau, die wir mit bislang unveröffentlichten Aufnahmen im Impressionsbeitrag ab Seite 4 würdigen – absolut sehenswert! GZ



**E 69-Alltag Ende der 70er: Beim Zwischenhalt in Bad Kohlgrub verlassen zahlreiche Fahrgäste, darunter auch Eisenbahner, den Mittagszug.**



Es kommt unter Schülerinnen und Schülern sicher öfters vor, dass man sich während der unvermeidlichen Schulbusfahrten nähert – und sich vielleicht sogar verliebt. Mir ist es zwar nicht so ergangen, aber immerhin bin ich mit dem Schulbus in den 1960er Jahren tagesin, tagaus an meiner „Flamme“ vorbeigefahren – ohne jemals die Gelegenheit zu bekommen, ihr meine Zuneigung zu zeigen. Wenn die „Last-Minute-Schularbeiten“ es erlaubten, konnte ich einen kurzen Blick auf sie werfen: die grüne, immer noch gut gepflegt aussehende Ellok 4 der „Gummersbacher Kleinbahnen“, die als letztes Überbleibsel der Bahn ihr Dasein im Bestand der „Oberbergischen Verkehrs-AG“, kurz OVAG, fristete.

Und eines unschönen Tages war sie dann weg: Mit Schweißbrennern hatten sich Arbeiter daran gemacht, die Maschine zu verschrotten, nachdem sie jahrelang auf dem ehemaligen Anschlussgleis der OVAG gut sichtbar in Gummersbach-Niederseßmar gestanden hatte. Und jetzt das! Es war zu spät, ich konnte nichts mehr machen. Aber zumindest eine Vorliebe

**Geliebt und unvergessen: E-Lok 4 (AEG 1928) der Gummersbacher Kleinbahnen, Mitte der 1960er Jahre bereits ausgemustert in Gummersbach-Niederseßmar.**

FOTO: SAMMLUNG JOHANSEN



# Kleine Liebschaften

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN



Rechts: Mit einem kurzen Übergabezug erreicht 169 003 am 2. Juni 1980 den Bahnhof Murnau.  
Unten: 1978 noch ein richtiger Bahnhof: 169 002 steht mit dem N 6620 nach Murnau abfahrbereit in Oberammergau.





für die kleinen Elektrolokomotiven mit ihren symmetrischen, nach vorne und hinten abfallenden Motorvorbauten, den wie Augen anmutenden großen Scheinwerfern, dem mittig positionierten Fahrerhaus und dem zierlichen Stromabnehmer auf dem Dach, die habe ich mir bis heute erhalten. Und genau deshalb habe ich den der Gummersbacher Kleinbahnlok so ähnlichen Maschinen der Baureihe E 69, später 169, immer ein wenig nachgeschwärmt. Zwar war ihre bayerische Heimat weit weg, aber irgendwann würde sich schon eine Möglichkeit ergeben, diese hübschen kleinen Loks, die so gar nichts von der Ausstrahlung und der Überlegenheit der „modernen Traktion“ ihr Eigen nennen, vor die Linse zu bekommen. Das Gummersbacher Objekt der Begierde war dafür leider zu früh verblichen, denn einen Fotoapparat bekam ich erst mit 14 Jahren geschenkt.

Immerhin dauerte es von da an noch satte elf Jahre, ehe mich eine Süddeutschlandreise in die damalige Heimat der E 69 nach Oberammergau brachte. Urlaubsstimmung und die Erwartung, endlich mal die E 69 aus der Nähe betrachten zu können, hatten die Laune schon kräftig beflügelt. Ordentliches Wetter und der bei der Annäherung an Oberammergau schon überwältigende Blick auf die Alpen

taten ein Übriges. Da stand sie nun, im modelleisenbahnhaft kleinen Kopfbahnhof des Festspielorts, vor einem aus nur zwei Waggon bestehenden Nahverkehrszug in Richtung Murnau. Dabei wirkte die 7,35 Meter kurze Maschine (LüP) vor dem fast 53 Meter langen, aus nur zwei Vierachsern bestehenden Kurzzug regelrecht winzig – ein durchaus gewöhnungsbedürftiger Anblick.

Der Betrieb auf der Strecke Murnau – Oberammergau erwies sich als sehr beschaulich. Die 169 beförderten nicht nur Nahverkehrszüge, sondern auch Übergaben. Eine führte sogar von Murnau aus nach Uffing am Staffelsee, an der Hauptstrecke Garmisch-Partenkirchen – München gelegen. Vor Ort gab es dann ein paar Rangieraufgaben zu erledigen, ehe sich das Personal eine kleine Mittagspause gönnte.

Kurz nach 13 Uhr füllte sich der Bahnsteig in Murnau dann mit zahlreichen Jugendlichen, die von den örtlichen Lehranstalten zurück zu ihren Heimorten strebten. 169 002 stellte den Zug am Bahnsteig bereit, nachdem sie ein paar „Sägefahrten“ erledigt hatte. Wie ungewohnt muten die Bilder heutzutage an: Niedrige Bahnsteige, die von den Fahrgästen beim Einsteigen in den Zug Kletterkünste erfordern, eine Bahnsteigüber-

**Brotzeit:** Das Lokpersonal der 169 002 mit kurzem Güterzug legt eine Pause ein – der Goggo-Fahrer sitzt bereits in der Bahnhofskeipe.



dachung in Holz-Fachwerkkonstruktion, ein mechanischer Zug-Zielanzeiger mit einer repräsentativen Auswahl deutscher Schrifttypen und natürlich Hand-Gepäckkarren in größerer Zahl, denn schließlich gab es noch einen funktionierenden Post-, Gepäck- und Stückguttransport. Nicht unerwähnt bleiben soll die Tatsache, dass sich die Altbau-Elloks der Baureihe 169 in Murnau in bester Gesellschaft mit Maschinen der Baureihen 144 und 194 befanden, die sich mit modernen Traktionsmitteln den Verkehr auf der Hauptbahn von und nach Garmisch-Partenkirchen teilten. Der Mittagszug wurde nicht nur von zahlreichen Schülern frequentiert, sondern diente auch vielen Eisenbahnern als willkommenes Transportmittel, um nach der Frühschicht zurück nach Hause zu fahren. Schwarze Hose, blaues Jackett mit DB-Abzeichen und Baschlik-Mütze mit goldenem Flügelrad und zwei Zierknöpfen, unter dem Arm eine altgediente Aktentasche für die unvermeidliche Thermoskanne, waren damals sichere Erkennungszeichen für Eisenbahner der unteren Dienstgrade – und davon gab es noch



**Oben:** Trotz Schrittgeschwindigkeit legt sich der N 6615 beim Haltepunkt Seeleiten-Berggeist elegant in die Kurve.

**Unten:** Von Hektik keine Spur: 169 005 wartet am 7. April 1978 im Bahnhof Murnau auf Fahrgäste, die der Eilzug aus München mitbringen wird.

**Rechts:** 169 005 erreicht mit dem N 6617 in wenigen Augenblicken den Haltepunkt Murnau-Ort. Die Hauptbahn München – Garmisch-Partenkirchen hat der Zug soeben überquert.

## ERINNERUNGEN AN DIE E 69 AUF DER STRECKE MURNAU – OBERAMMERGAU



ziemlich viele: Die Bahnhöfe waren noch besetzt, hatten teilweise sogar mehrere Stellwerke, es gab noch handbediente Schranken und dementsprechend besetzte Schrankenposten, Güterabfertigungen, Expressgutverladung, Bahn- und Signalmeistereien, kurz ein Heer von Mitarbeitern, die überall präsent waren. Entsprechend gering war damals noch das Aufkommen von Graffiti, Vandalismus und anderen dem Zeit(un)geist geschuldeten Vorkommnissen.

Schon damals hing aber über der Strecke Murnau – Oberammergau das Damoklesschwert der Stilllegung – trotz Elektrifizierung. Dazu ist es letztendlich nicht gekommen, denn die Verantwortlichen entschieden sich für eine umfassende Modernisierung und damit für die Anpassung an zweckdienliche, aber gesichtslose Standards: Rückbau auf das absolute Minimum an Gleisen, Anpassung der Oberleitung an die aktuelle Bauform, Neubau von Bahnsteigen und „Service-Points“ für die Fahrgäste, Steuerung des Zugbetriebs von zentraler Stelle ohne örtliches Personal – willkommen in der Gegenwart des trostlos-einheitlichen ÖPNV! Das Flair einer einzigartigen

bayerischen Lokalbahn mit elektrischem Betrieb war damit endgültig dahin. Ganz übel hat man den Endbahnhof Oberammergau zugerichtet. Bis auf ein Stumpfgleis, das in seiner Lage etwa dem ehemals nördlichsten Bahnsteiggleis entspricht, wurden alle Anlagen komplett amputiert. Am Empfangsgebäude wurden die bisher für Fahrgastverkehr und Gepäckversand bestimmten Anbauten abgerissen, nur das als

**Kleine Lok vor Bergkulisse: Mit seiner Höhe von 1342 Meter wird der hinter der 169 002 zu erkennende Bergzinken namens „Kofel“ auch gerne als der Watzmann von Oberammergau bezeichnet. Heutzutage endet der Blick hier leider schon an einer Betonwand.**



**Rechts:** Eine Straßenbrücke unterquert die Bahn in Bad Kohlgrub. Eine gute Viertelstunde benötigt 169 002 noch bis zur Ankunft in Murnau.

**Mitte links:** Im Bahnhof Uffing stellt 169 002 einen Schiebewandwagen zum Beladen bereit. Die Spannwerke für die Flügel signale bieten eine willkommene Kulisse.

**Mitte rechts:** Abgestellt und gewartet werden die kleinen Loks an der Bw-Außenstelle Murnau, unweit des Haltepunktes Murnau-Ort.



Wohnhaus genutzte Hauptgebäude wurde verschont. Abgesehen vom Bahnsteiggleis wurde die übrige Gleisfläche mit modernen Supermärkten und Parkplätzen bebaut, deren Außenwände den schmalen Bahnsteig einseitig abschoteten. Wer im Passionsspielort aus dem Zug aussteigt, wird unmittelbar mit dieser architektonisch einfältigen Klagemauer konfrontiert und muss sich als Bahnreisender gewissermaßen abgrenzen, wenn nicht unerwünscht fühlen. Offenbar legt man in Oberammergau keinen Wert mehr auf Besucher, die mit der Bahn anreisen, sonst hätte man für die Bahnreisenden sicher ein angenehmeres Entrée schaffen können. Auch das Fehlen jeglicher Abstellmöglichkeiten für Sonderzüge spricht eine deutliche Sprache.

Die 169 sind heute natürlich längst modernen Triebwagen gewichen, die in den personalfreien Bahnhöfen mit ihren standardisierten Bahnsteigen halten. In Murnau ist die schöne alte Bahnsteigüberdachung einem der üblichen Betondeckel gewichen. Seine Fahrkarte bekommt man – wenn überhaupt – an einem seelenlosen, gelegentlich dienstun-

willigen Automaten. Es versteht sich von selbst, dass die Gleisanlagen an der gesamten Strecke auf ein Minimum reduziert worden sind. Atmosphärisch wurde fast alles vollkommen zerstört, architektonischen Charme sucht man vergeblich. Da sage noch einer, heute sei alles besser ...

Immerhin kann man anlässlich von Sonderfahrten die gute alte E 69 noch in Betrieb erleben, denn von den gebauten fünf Maschinen sind immer noch mehrere betriebsfähig erhalten. Am Bahnhof Murnau wurde E 69 04 als Denkmal

aufgestellt. E 69 01 gehört zum Bestand der „Lokwelt Freilassing“, E 69 02 und 03 zum Verkehrsmuseum Nürnberg. Die Maschine mit der höchsten Ordnungsnummer (005) ist im Bestand des „Bayerischen Localbahn Vereins e.V.“ in Tegernsee. Die alte Stammstrecke nach Oberammergau ist aber für die Loks heute tabu, denn es fehlt dort an Umsetzungsmöglichkeiten. Alte Ellok im zubetonierten Bahnhof – nein, für ein solches Bild würde wohl auch kein Eisenbahnfreund mehr die Reise nach Oberammergau antreten. □



**Auf Traditionsveranstaltungen der Bahn immer ein gerne gesehener Gast: die mit alter Nummer versehene E 69 03, hier am 4. April 2010 in Koblenz-Lützel.**