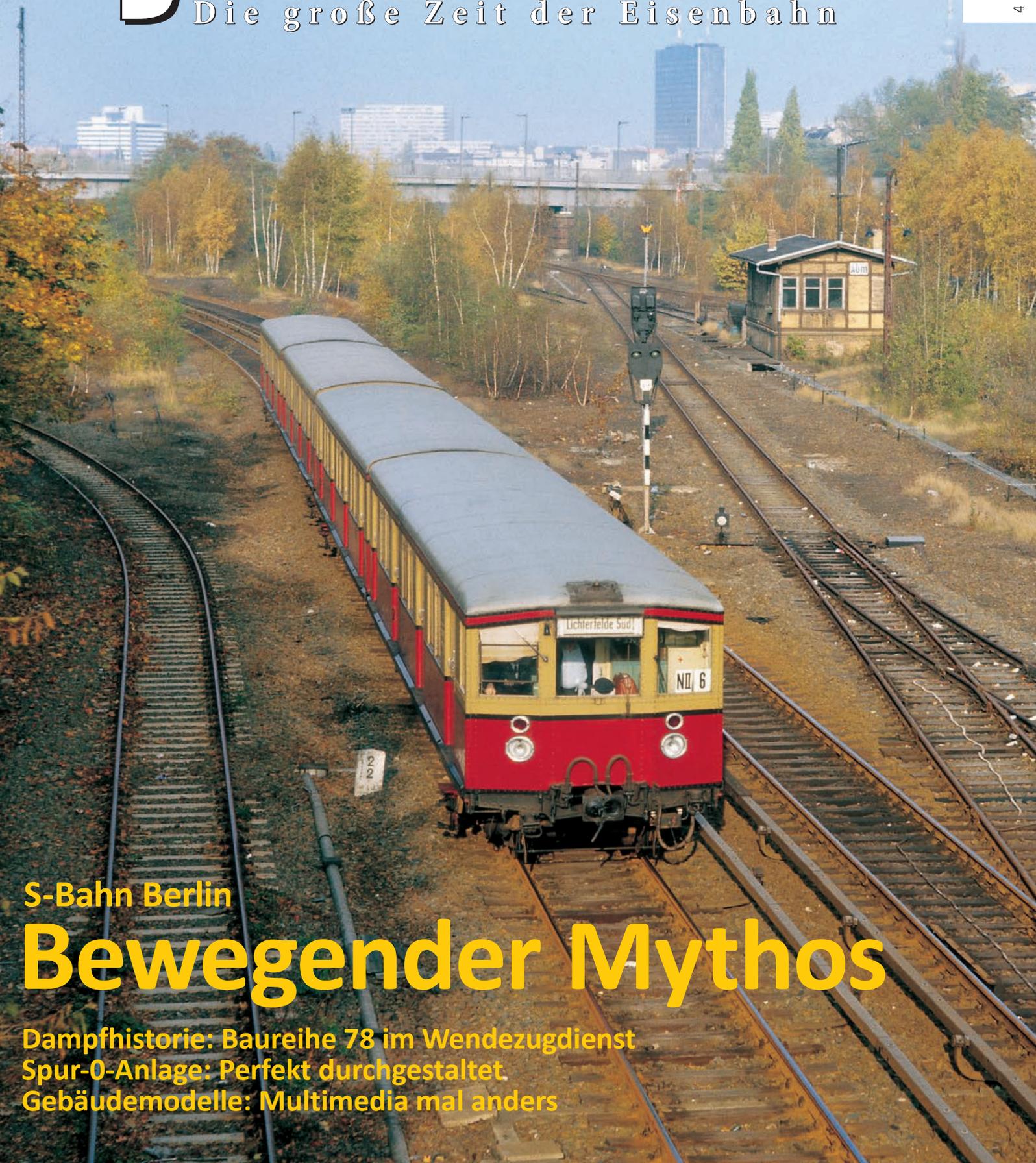


Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

Eisenbahn
JOURNAL

Dezember
2017



S-Bahn Berlin

Bewegender Mythos

Dampfhistorie: Baureihe 78 im Wendezugdienst
Spur-0-Anlage: Perfekt durchgestaltet
Gebäudemodelle: Multimedia mal anders



www.donnerbuechse.com Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

- ➔ Neuware aller führenden Hersteller
- ➔ Zubehör • Fertiggelände
- ➔ Spur TT Spezialist in NRW
- ➔ Onlineshop mit großer Auswahl

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
E-Mail: info@donnerbuechse.com

Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)

➔ 5 hauseigene Kundenparkplätze



➔ An- und Verkauf von Modellbahnen

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

Vogteistr. 18a • 50670 Köln • Tel.: 0221/37999008
E-Mail: info@donnerbuechse-gebrauchtware.com

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr

Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *

* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr

>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Das Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Ahhaarr

Suhragen

BECKMANN TT

BEMO

BRAWA

BUSCH

ESU

FALLER

fischer-modell

ELEISCHMANN

Heki

HERIS

herpa

VOLLMER

Voss

Uhlenbrock

TRIX

TILLIG TT

SOMMERFELD

Modelleisenbahn Schirmer
Fertigung von Modellbahnen

ROKOHAN

Roco

PIIT

Preiser

PIKO

NOCH



4



40



58



78



80



94



14



32



60



72

VORBILD

4 Impressionen

Wipperfurther Winterromantik

14 Titelthema

Berliner S-Bahn: Bewegender Mythos

30 Momente

Sichel im Siegerland

32 Dampf

Baureihe 78 im Wendezugdienst

38 Bild des Monats

Probetrieb mit Diesel-Vectron

40 Zeitreise

Eberbach 1981

47 Galerie

Bilder von Marcus Henschel

MODELL

58 Neues Modell

DE 2500 von Liliput: Buntel Doppel

60 Spur-0-Anlage

Schöne Größe

72 Dioramenkönig II/Folge 2

Damals in Spandau

78 Messwagen von Piko

Kein Spielzeug

80 Gebäudebausätze von Busch

Multimedia mal anders

84 Faller Car-System, Folge 2

Jedem sein Mini-Miwula

88 Felsen von Noch

Formen, Farbe, Folie

94 Fahrzeug-Optimierung

Rocos 85er: Mehr Druck bitte!

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

105 Leserpost und Messevorschau

106 Vorschau und Impressum

An einem kalten Dezembertag 1985 nähert sich die Wuppertaler 212 264 mit dem mittäglichen Schülerzug aus Remscheid-Lennep dem Haltepunkt Wipperfürth-Hämmern. Im Vordergrund die Wupper, die im Oberlauf bis zur Hansestadt Wipperfürth als Wipper bezeichnet wird.

TEXT UND FOTOS: AXEL JOHANSEN

Wipperfürther Winterromantik



Wipperfürth ist eine Kleinstadt im Bergischen Land mit rund 23 000 Einwohnern. Verkehrsmäßig war der Ort einst durch die von Bergisch Born nach Marienheide führende Eisenbahnverbindung erschlossen. Dem großzügig angelegten Bahnhof sollte einst die Funktion eines Knotenpunktes zukommen, aber die wichtige Verbindung nach Bergisch Gladbach und damit in Richtung Köln kam bedingt durch den Ersten Weltkrieg nicht zustande. Immerhin war 1910 die Verbindung von Wipperfürth nach Brügge/W. in Betrieb genommen worden, aber hier endete der Gesamtverkehr, der stets am Rande der Bedeutungslosigkeit geblieben war, bereits 1960 wieder.

Schon in den 1960er Jahren hatte mit der Zunahme des Individualverkehrs das Verkehrsaufkommen auf der Schiene zwischen Bergisch Born und Marienheide stark nachgelassen. Lediglich der Schülerverkehr hatte über viele Jahre hinweg eine gewisse Bedeutung, zumal nicht nur an beiden Endpunkten wichtige Schulen lagen bzw. Anschlüsse an weitere bedeutende Schulorte bestanden, auch in Wipperfürth selbst gab es weiterführende und berufsbildende Schulen. Anfang der 1980er Jahre hatte die Deutsche Bundesbahn dann den Beschluss zur Stilllegung der Verbindung gefasst. Stichtag war der 1. Juni 1985. Von Seiten der Kommunalpolitik gab es seinerzeit nur verhaltene und letztendlich nicht erfolgreiche Versuche, die Aufgabe des Schienenverkehrs zu verhindern. Es gab aber Probleme, den alltäglichen Schülerstrom in die alte Hansestadt Wipperfürth auf die Straße zu verlegen. Das betraf vor allem die aus Richtung Bergisch Born eintreffenden Pennäler. Dafür reichten die Omnibus-Kapazitäten einfach nicht aus. Auch die Infrastruktur ließ seinerzeit noch zu wünschen übrig,



OBEN: Im Bahnhof Wipperfürth setzt die 212 ans entgegengesetzte Zugende um. Wenige Minuten später beginnt die Schiebefahrt in Richtung Haltepunkt Ost.

MITTE: Die breite Trasse in Richtung Osten verrät, dass hier einst neben dem Streckengleis nach Marienheide bis in die 1960er Jahre auch noch das Gleis nach Anschlag – Oberbrügge lag.

LINKS: Im Schrittempo schiebt 212 264 ihre B4y/AB4y/B4y/BD4y-Einheit die rund zwei Kilometer lange Reststrecke.

RECHTS: Nur ein schmaler Bahnsteig steht den Schülern am Haltepunkt Ost zwischen dem Fabrikgebäude der Bergmann-Kabelwerke und dem Gleis zur Verfügung. Noch hat der Ansturm auf die begehrten Fensterplätze nicht eingesetzt.

MITTE: Nachdem die Schrankenbäume über die vielbefahrene Lüdenscheider Straße/Leiersmühle geschlossen sind, beginnt die Rückfahrt Richtung Lennep.



denn sichere Bushaltestellen gab es damals für die Schüler noch nicht.

Die bestehende Situation verhinderte zunächst die Einstellung des Personenverkehrs auf der ganzen Strecke. Die DB konnte lediglich die Einstellung des Gesamtverkehrs auf dem Teilstück zwischen Marienheide und Wipperfürth-Ost zum Stichtag 1. Juni 1985 durchsetzen. Nahe dem Haltepunkt Wipperfürth-Ost konzentrierten sich die wichtigsten Bildungseinrichtungen, so dass die meisten Schüler hier ein- und ausstiegen. Ein Fußmarsch vom Bahnhof Wipperfürth aus war wegen der großen Entfernung unrealistisch, ein zwischengeschaltetes „Bus-Shuttle“ ebenfalls undenkbar.

So blieb der DB nichts anderes übrig, als den Schülerverkehr bis zum Haltepunkt Wipperfürth-Ost durchzuführen, was morgens dazu führte, dass die in Ost endenden und von 212 des Bw Wuppertal bespannten, aus B4y-Wagen bestehenden Züge von Ost zurück zum Bahnhof Wipperfürth gedrückt werden mussten. Im Bahnhof Wipperfürth wurde dann kopfgemacht und die Einheit fuhr anschließend zurück nach Remscheid-Lennep, wo üblicherweise die Züge endeten. In der Mittagszeit spielte sich das Vorgehen dann umgekehrt ab: Die 212 zog ihren Zug bis zum Bahnhof Wipperfürth, setzte dann ans andere Ende und schob die Garnitur bis zum Haltepunkt Ost. Hier erhielt der Zug eine neue Nummer und konnte ohne

erneute Rangierarbeiten über Wipperfürth bis nach Remscheid-Lennep fahren.

Den Vorschriften entsprechend musste bei den geschoben verkehrenden Zügen der erste Wagen besetzt sein. Diese Aufgabe kam dem Schaffner in seiner Eigenschaft als Zugführer zu. Vor allem in den Wintermonaten dürfte bei den Beamten dabei keine Freude aufgekommen sein, denn zumeist musste wegen der ansonsten bescheidenen Sichtverhältnisse aus den B4y-Wagen die Jalousie für den Wagenübergang geöffnet werden. Der unmittelbar am Haltepunkt Ost gelegene Bahnübergang musste für die Zugfahrten eigens mit einem Wärter besetzt werden.

Natürlich war die aufwändige Betriebsabwicklung der Bahn ein Dorn im Auge. Auch die Politik hatte sich damit abgefunden, dass der Restbetrieb auf die Dauer nicht zu halten war. Nur aus den Schulen gab es vehemente Proteste gegen die Einstellung des Bahnverkehrs: Die Schüler veranstalteten sogar einen Demonstanzzug durch die Stadt. Genützt hat es letztendlich nichts, die Betriebseinstellung kam pünktlich zum 31. Mai 1986, nachdem die Busunternehmen genügend Kapazitäten für den Schülerverkehr anbieten konnten.

Nachdem das Oberbergische Land schon in den Jahrzehnten zuvor von zahlreichen Streckenstilllegungen betroffen gewesen war (Dieringhausen – Olpe, Osberghausen – Waldbröl – Morsbach – Wissen/Sieg, Brüchermühle – Wildbergerhütte, Hoffnungsthal – Lindlar, Wuppertal – Radevormwald – Brügge/W.) und weitere Einstellungen unmittelbar drohten (Gummersbach – Marienheide – Meinerzhagen –



Brügge/W.), hatte es sich der „Bürgerverein zur Förderung des Schienenverkehrs“ (BSF) aus Lüdenscheid zur Aufgabe gemacht, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Durch verschiedene Sonderfahrten für die Bevölkerung hatte sich der BFS bereits einen Namen gemacht, nun befassten sich die Verantwortlich gedanklich sogar mit einem regelmäßigen, zunächst in erster Linie touristisch motivierten Verkehr zwischen Marienheide und Remscheid-Lennep. Dieses Vorhaben stieß allerdings in höheren Kreisen der Eisenbahnverwaltung auf krasse Ablehnung. Dass ein Verein oder ein Unternehmen auf einer Eisenbahntrasse, die die DB nicht mehr haben wollte, in Eigenregie Verkehr betreiben wollte, passte damals weder ins Weltbild der Bundesbahn noch der

Kommunal- und Landespolitik. Heute sind derartige Vorgänge weitgehend normal, damals aber kannten die Verantwortlichen nur ein Ziel: Ein derart dreistes Ansinnen eines „Bürgervereins“ musste unter allen Umständen verhindert werden. Während anderenorts auch Jahrzehnte nach der Betriebs-einstellung die Gleisanlagen zwar zuge-wachsen, aber immerhin noch vorhanden sind, schuf man zwischen Marienheide und Wipperfürth-Ost unverzüglich Tatsachen: Bis Oktober 1986 war dort der letzte Meter Gleis herausgerissen und abtransportiert.

Heute ist die ehemalige Bahnstrecke 240b – abgesehen von den wertvollen stadtnahen Flächen in Hückeswagen und Wip-perfürth, die inzwischen gewerblich ge-nutzt werden – nahezu vollständig in einem

Radweg „aufgegangen“, obwohl sie zumin-dest für den Abschnitt Wipperfürth – Rem-scheid-Lennep noch bis 2006 in der „Inte-grierten Gesamtverkehrsplanung“ des Lan-des Nordrhein-Westfalen verzeichnet und für die spätere Reaktivierung vorgesehen war. Damals hatten die Städte aber längst eigene Pläne für die Bahnflächen, denn schließlich wollten die Kommunen mit der Vermarktung Geld verdienen. Der damalige CDU-Verkehrsminister Oliver Wittke, ein bekennender Eisenbahnfeind, unterstützte seinerzeit die Bahngegner und förderte die u.a. von Wipperfürth in Anspruch genom-menen Entwidmungsverfahren, die das endgültige Aus bedeuteten. Zwischen Ma-rienheide und Bergisch Born wird also nie wieder ein Zug fahren können. □



LINKE SEITE OBEN: So gut wie leer passiert der Mittagszug mit 212 316 (Bw Wuppertal) nach Wipperfürth-Ost an einem anderen Tag im Winter 1985/86 den Flugplatz Wipperfürth, von dem aus einst Hosen-König „Müller-Wipperfürth“ vor der Steuerfahndung flüchtete.

LINKS OBEN: Das Hauptsignal in Richtung Marienheide hat seine Schuldigkeit längst getan. Die Schiebefahrt zum Haltepunkt Ost erfolgt als Sperrfahrt, das Signal wird also nicht gezogen.

LINKS MITTE: Bei der Schiebefahrt hat der Zugführer zur Streckenbeobachtung diesmal die Jalousie für den Wagenübergang geöffnet.

UNTEN: Nachdem die Schüler wieder den Zug gestürmt haben, hat die Rückfahrt begonnen; 212 316 rollt in leichtem Gefälle dem Bahnhof Wipperfürth entgegen. Der Haltepunkt Ost befindet in der Nähe des im Hintergrund sichtbaren Kamins.

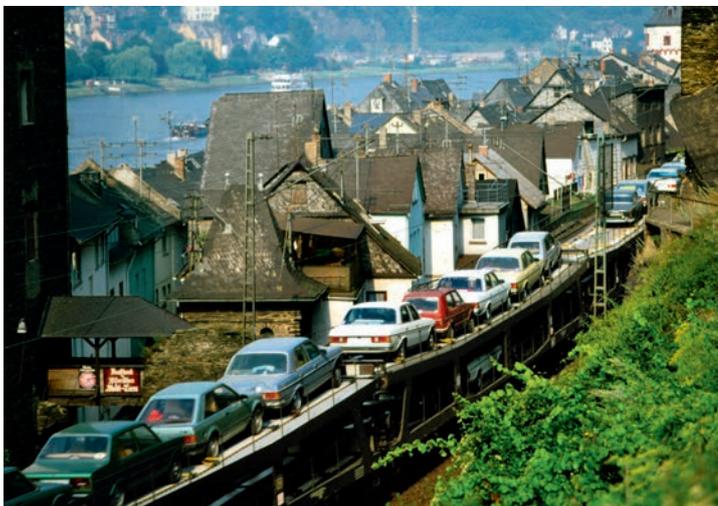


Dezember 1957: Die Jahresstatistik der Bundesbahn für das Jahr 1957 weist unter anderem 500 000 täglich rangierte Güterwagen auf, davon wurden 40 Prozent in 63 großen Rangierbahnhöfen behandelt. Darüber hinaus wurden 500 Bahnübergänge mit Blinklichtanlagen, 20 Anlagen mit Halbschranken und etwa 250 Übergänge als Anrufschränke mit Wechsellautsprechern ausgerüstet + + + Auf der Strecke zwischen Vaihingen Nord und Enzweihingen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) verkehrt am Vorweihnachtstag der letzte Dampfzug, danach werden Dieseltriebwagen eingesetzt



Dezember 1957: Bis zum Jahresende wurden 250 Anrufschränke eingerichtet.

Dezember 1967: Wegen einer Sperre der Deutschen Reichsbahn für Kali-Transporte der Bundesbahn über den Grenzbahnhof Gerstungen müssen diese Verkehre ab 1. des Monats für etwa drei Jahre über die Gleise der Hersfelder Kreisbahn geleitet werden + + + Rund sechs Monate nach dem Zusammenprall eines Tanklasters mit einem Zug auf einem Bahnübergang in Langenweddingen (94 Tote und 54 Verletzte) verkündet die DDR-Regierung eine neue „Transportordnung für gefähr-



Dezember 1977: Ein neuer Autoreisezug-Tarif wird eingeführt, der Autos nicht mehr als Gepäckstücke behandelt.

liche Güter (TOG)“. Demnach werden die Schließzeiten für Bahnübergänge bei der gesamten DR deutlich ausgedehnt, Busse und Gefahrguttransporter müssen auch bei geöffneten Schranken vor dem Überqueren der Gleise zunächst anhalten

Dezember 1977: Nach Hamburg, München und Frankfurt am Main erhält mit Gründung der „Verkehrs- und Tarifverbund-GmbH (VVS)“ durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG und die DB auch Stuttgart einen Verkehrsverbund + + + Aus dem „Gepäckstück Auto im Mitlaufverkehr“ des Eisenbahn-Personen-Tarifs der Bundesbahn entsteht ein eigener Autoreisezug-Tarif; insgesamt wurden im Jahr 1977 131 000 Pkw verladen + + + Die heute beim DB-Museum (Standort Koblenz) befindliche V 65 011 und in Marburg und Hamburg-Altona beheimatete Stangen-Diesellokomotive der Maschinenbau Kiel (MaK) wird ausgemustert

Dezember 1987: Die DB verkauft die letzten fünf ihrer ehemaligen Trans-Europ-Express-Dieseltriebwagen der Baureihe 601 ins Ausland + + + Zum Jahresende verfügt die DB über 8350 Triebfahrzeuge, 13 500 Reisezugwagen und 235 000 Güterwagen + + + Mit 322 106 und 322 179 werden die beiden letzten Kleinloks der Baureihe 322, ausgestattet mit einer Druckluftbremse und einem Voith-Flüssigkeitsgetriebe sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, ausgemustert

Dezember 1997: Im internationalen Personenverkehr erreicht der auf der Basis des französischen TGV konzipierte Triebzug „Thalys“ mit Köln auch das Schienennetz der DB + + + Der DB-Aufsichts-

rat stimmt der zweiten Stufe der Bahnreform zu, die fünf eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach der DB AG vorsieht + + + Auf der Lahntalbahn zwischen Koblenz und Gießen werden erstmals planmäßig mit Neigetechnik ausgerüstete Züge der Baureihe 611 eingesetzt



Dezember 1987: Die letzten Kleinloks der Baureihe 322 werden ausgemustert.

Dezember 2007: Mit dem Fahrplanwechsel bietet die DB täglich rund 200 Direktverbindungen in 80 ausländische Städte an + + + Die DB stellt ihr Kursbuch in Form von PDF-Dateien auch ins Internet und wird ein Jahr später die gedruckte Ausgabe des Gesamtkursbuches ganz einstellen + + + Auf der Betuwe-Linie zwischen Rotterdam und Duisburg verkehren die ersten Lokomotiven der Baureihe 189 mit ETCS-Ausstattung sowie dem holländischen Zugsicherungssystem ATB. JS



Dezember 1987: Die DB verkauft die letzten fünf ihrer ehemaligen TEE-Züge 601.

WERBEPAUSE

Nicht durchdrehen, Bahn fahren

DB

Bundesbahn-Werbung anno 1971.

FOTOS: J. SEYFERTH (4), ABB.: S.L.G. SEYFERTH