

# eisenbahn Modellbahn magazin

jetzt mit **Eisenbahn  
JOURNAL**



## 50 Jahre Intercity Wie die Ära 1971 begann



### Ruhrtal- & Reviermotive in HO



Herrliche Familien-Anlage: Für drei Generationen durch zwei Zimmer

**Nebenbahn-Romantik**  
Die Altbahn gestern und heute  
**Schneepflüge der Bahn**  
Vorbild-Varianten und Modelle  
**Verglichen & gemessen**  
HO-Test: Rangierdiesellok V 75

### Zugschluss-Signale



So wird der Anlagenbetrieb vorbildgerecht

eisenbahn magazin 1/2021 50 Jahre Intercity • Ruhrtal- & Reviermotive in HO • Schneepflüge auf Schienen • V75 im HO-Test • Die Altbahn • Zugschlussignale • V100 DR und DB in Stendal • Schnee auf der Anlage

EUR 8,60 (A) • SFr 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL) • DKR 84,95 (DK)

Vorbildgerecht umgesetzt

## Zweiwege-Unimog mit Fahrleitungsbauwagen

Mit Spielwelt Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Licht- und Soundfunktionen.



### 39940 Zweiwege-Unimog mit Fahrleitungsbauwagen

**Vorbild:** Zweiwege-Unimog mit Schubrahmen und Fahrleitungsbauwagen der DB Bahnbau Gruppe GmbH der Deutschen Bahn AG (DB AG). Unimog Typ 1650. Fahrleitungsbauwagen als Schutzwagen. Einsatz zur Installation von Oberleitungssystemen. Betriebszustand um 2017.

#### Highlights:



- Geregelter Hochleistungsantrieb im Fahrleitungsbauwagen untergebracht.
- Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform.
- Beide Achsen des Fahrleitungsbauwagens angetrieben.
- Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal am Unimog und zwei rote Schlusslichter am Fahrleitungsbauwagen konventionell in Betrieb, digital schaltbar.
- Spitzensignal hinten und Spitzensignal vorne jeweils digital separat abschaltbar.
- Doppel-A-Licht-Funktion.
- Beleuchtung der Führerhauskabine und Warnblinklicht auf dem Führerhaus jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien LED.

€ 399,99 \*

# Die große Zeit geht weiter

Mit dem letzten Heft des Jahrgangs 2020 ist die große Geschichte von EISENBAHN JOURNAL (EJ) als eigenständige Zeitschrift zu Ende gegangen. 1975 als „M+F JOURNAL“ erstmals erschienen und 1980 umbenannt, war die zeitliche Karriere des Magazins nahezu gleich lang wie jene der Deutschen Bundesbahn. Einerseits über sie und andererseits unter dem Motto „Die große Zeit der Eisenbahn“ berichtete EJ auch schwerpunktmäßig.

Ich freue mich, dass die große Zeit von EJ aber weitergeht, und zwar in *eisenbahn magazin*. Die seit Jahren sehr ähnliche redaktionelle Ausrichtung im Vorbild-, aber auch im Modellbahnbereich kommt uns dabei zugute. Das lange geplante Titelthema, das lange feststehende Titelbild der vorliegenden Ausgabe könnten passender nicht sein für den gemeinsamen Start: Mit der Titelgeschichte über den Beginn der Intercity-Ära 1971 heißen wir auch die Leser von EJ willkommen und eröffnen einen neuen Heft-Jahrgang voller starker Beiträge aus der großen Zeit der Eisenbahn. Das nächste spannende historische Thema wartet schon: Freuen Sie sich auf umfangreiche und faszinierende Erinnerungen an den legendären „Schi-Stras-Bus“ im kommenden Heft!

Herrliche EJ-Rubriken wie „Bild des Monats“ (Seite 6) und „Momente“ (Seite 50) bereichern nun *eisenbahn magazin*. Die bewährten Autoren von EJ wurden von mir herzlich eingeladen, mit ihren Bildern, ihrem Wissen, ihren Erinnerungen, ihren Emotionen künftig die Leser beider Magazine gleichermaßen an der Bahnsteigkante abzuholen. Und auch die Prämierung des 13. EJ-Anlagenwettbewerbs werden wir natürlich in einer der nächsten Ausgaben vornehmen.

Gewinner sind in jedem Fall Sie, liebe Leser. Denn dank integriertem EJ erhalten Sie nicht nur ein Heft mit erweitertem Umfang, sondern zusätzlich eine DVD mit fast zwei Stunden Laufzeit. Und welche Baureihe, wenn nicht die in so vielen Diensten und fast allen Regionen heimisch gewesene V 100, wäre passender, die „Große Zeit der Eisenbahn“ auch in bewegten Bildern weiter leben zu lassen? Ihnen vor der diesmal so außergewöhnlichen und sicher nicht gerade einfachen Zeit um Weihnachten und Jahres-

» Nicht nur die große Zeit der Eisenbahn, auch herrliche Rubriken aus EJ leben nun in *eisenbahn magazin* weiter

wechsel ein so besonderes Heft anbieten zu können, ist mir eine ganz besondere Freude.

Meine Redaktion und ich sind gespannt, was Sie zu dem „neuen“ gemeinsame Heft sagen. Gibt es etwas, das wir besser oder anders machen können? Gibt es etwas, das Sie als Leser vermischen oder sich zusätzlich wünschen? Sagen Sie es uns! Damit *eisenbahn magazin* noch reichhaltiger werden kann als von uns schon angestrebt.

Übrigens: Die Leserwahl von *eisenbahn magazin* zu den Modellen des Jahres gibt es natürlich nach wie vor. Da die Verkündung der Siegermodelle und die Auszeichnung der Hersteller wegen der verschobenen Spielwarenmesse 2021 nicht traditionell Ende Januar in Nürnberg stattfinden kann, haben wir uns entschieden, die Wahl diesmal noch nicht in der im Dezember erscheinenden Januar-Ausgabe auszuschreiben. So ist es uns möglich, alle noch im Jahr 2020 gelieferten Neuheiten tatsächlich für die Abstimmung nominieren zu können.

Michael Hofbauer, Chefredakteur



Hans Schmidt, Sig. Oliver Strüber



**Großer Wurf der Bundesbahn in ihrer großen Zeit: Die Ära des Intercity-Systems begann 1971 im Zweistundentakt. Am 12. Juli 1973 zeigt sich 103 139 vor dem IC „Toller Bomberg“ in Koblenz Hbf**



**Weihnachtsaktion**  
15%\* auf alles bis zum 23. 12. 2020

**Entdecken Sie „Die Vitrine“  
für Modelleisenbahnen!**

**Bestellen Sie direkt in unserem  
Onlineshop [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)**

**HLS  
BERG**  
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG  
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg  
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40  
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41  
[info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de)  
[www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)

\*Weitere Rabatte finden keine Anwendung





Dr. Willi Hager, Stg., Eisenbahnstiftung

# 32-43 50 Jahre Intercity

■ *Im Jahr 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn den Fernverkehr neu auf: Der F-Zug ging, der Intercity kam. Was hat sich dadurch im Fahrplanangebot und Fahrzeugeinsatz verändert?*

## ■ Im Fokus

### 8 Maschinen-Vielfalt gegen die weiße Pracht des Winters

Die Geschichte der Schneeräumgeräte und -fahrzeuge ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Ob einfache Hilfsmittel oder komplexe Maschinen – für den Winter hielt und hält die Bahn diverse Bahndienst-Sonderfahrzeuge bereit, was unsere Schneepflug-Typenübersicht widerspiegelt

### 16 Aktionskünstler und Statisten für Sondereinsätze

Lange Zeit spielten die Schneeräumfahrzeuge der Bahn lediglich eine Nebenrolle im Modellbahnfuhrpark. In den letzten Jahren ist das Angebot an Normalspur-Nachbildungen aber deutlich größer und auch attraktiver geworden

## ■ Eisenbahn

### 6 Bild des Monats

Das Fahrdienstleiter-Stellwerk in Darmstadt-Kranichstein

### 20 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahn-Geschehen in Deutschland, Europa und der Welt

### 32 Erstklassig im Zweistundentakt Titel

Vor 50 Jahren, 1971, löste der Intercity den F-Zug als Inlands-Spitzenzug im Fernverkehr ab. Damit änderte sich einiges im Konzept – doch genug, um mehr Kunden zu gewinnen?

### 44 Bewährte Loks fürs neue Jahrtausend

In Stendal wurden um die Jahrtausendwende zahlreiche DB- und DR-V 100 modernisiert. Sie fahren zum Teil noch heute

### 50 Momente

Ein Tag am Meer – zu Besuch bei der Fehmarnsundbrücke

### 52 Nebenbahnromantik auf der Schwäbischen Alb

Zwischen Schelklingen und Kleinengstingen rollen seit einem Jahr wieder täglich Züge. Aber nicht nur deshalb lohnt dort ein Besuch

## ■ Modellbahn

### 58 Zugfahrten nach dem Würfelprinzip

Zwei historische Beispiele mit Bezug zur Bahn treten den Nachweis an, wie ein spielerisches Umfeld das Familienleben beflügelt

### 64 Im zweiten Anlauf erst verwirklicht

Das erste H0-Dampflokmodell von Roco erschien 1977 als preußische Gattung G 12 bzw. spätere Baureihe 58<sup>10-21</sup>

### 68 Neu im Schaufenster

Den Endspurt der Modellbahnindustrie in Richtung Weihnachtsgeschäft zeigt unsere 13-seitige Neuheitenumschau

### 81 Firmenumfrage Spielwarenmesse

Wegen der Verlegung der Messe fragten wir Modellbahnfirmen, wie es um die Neuheiten 2021 und die Erstpräsentation bestellt ist

### 84 Märklin-Anlage der Tengelmans

Die Kinder der Tengelmann-Inhaberfamilie Haub spielten mit einer H0-Anlage und stell-

Michael U. Kratzsch/Leichseimring



**106–109** Schneelandschaften auf Modellbahnanlagen sind reizvoll. Wir zeigen, wie man zu authentischen Szenerien kommt

Felix Löffelholz



Dieser im Dezember 2017 auf der Allgäubahn fotografierte Beilhack-Schneepflug bildet den Auftakt zu **8–19** unserem Vorbild-Modell-Fokus über Bahn-Schneeräumfahrzeuge

**52–57** Ein Kleinod ist bis heute die Albbahn von Schelklingen bis Kleinengstingen. Die Nebenbahn bietet bis in die Gegenwart Flair vergangener Tage

Drei Generationen einer Familie an einer über die Jahre gewachsenen HO-Kelleranlage aus zwei miteinander verbundenen Themen – das gibt es selten **122–129**

Dieter Junker/Eisenbahnstiftung



Soenke Janssen



Martin Weltner



**44–46**

Im AW Stendal wurden um die Jahrtausendwende zahlreiche V 100 aus ehemaligen DR- und -DB-Beständen modernisiert

ten diese später ins Mülheimer Firmenmuseum. Inzwischen hat sie eine neue Bleibe

**88 Signale für den Zugschluss Titel**

In unserer Serie zu Fahrzeugum- und -eigenbauten dreht sich dieses Mal alles um vorbildgerechte Zugschlussmodelle an Schienenfahrzeugmodellen

**92 Guss und Drucke für perfekte Modelle**

Firmenporträt der Westsächsischen Feingusswerke in Kemtau, besser bekannt als Modellbahnmanufaktur Crottendorf

**96 Virtuelle Z21-Spielereien**

Den neuen Boostern und Schaltdecodern von Roco folgte kürzlich eine aktualisierte Z21-App, die das Thema abrundet

**98 Leipziger Rangierhobel**

Mit der Baureihe V 75/107 schloss Piko eine Lücke im HO-Sortiment der DR-Rangierloks. Wie sich die Neukonstruktion im Vergleich zum pmt-Erstling schlägt, zeigt unser Test

**104 Tipps von Modellbahnpraktikern**

Fünf Empfehlungen zum Fahrzeug-, Gleis- und Landschaftsbau und zur Elektrotechnik

**106 Das richtige Gespür für Schnee**

Was mit Fasern, Pulvern und nicht zuletzt reinweißem Sand beim Gestalten von

Schneelandschaften möglich ist, zeigen wir in unseren Tipps für den Anlagenbau

**110 Diorama eines geplanten Bahnhofs**

Was wäre, wenn die Bregenzerwaldbahn wie geplant weitergeführt worden wäre? Ein Leser hat diese Frage in HOe beantwortet Titel

**122 Drei Generationen im Hobbykeller**

Was der Vater vor Jahrzehnten im Keller als ländlich geprägtes HO-Ruhrgebietschaustück begann, setzte der Sohn mit Großstadtmotiven und einem modernen Ellok-Bw fort

**Service**

- 61 Buch & Film
- 62 Buchtipps
- 112 Termine/TV-Tipps
- 114 Kleine Bahn-Börse
- 114 Fachgeschäfte
- 119 Veranstaltungen
- 120 Leserbriefe
- 130 Vorschau/Impressum

*Titelbild: Einsatz im IC-Verkehr mit passendem Namensschild: ein 601 als IC 165 „Präsident“ Frankfurt (Main) – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – München im Jahr 1971 in Ludwigshafen Hbf*



Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

# Bild des Monats

## Nochmal Lorenz 20

Ende Oktober stellt Fahrdienstleiter Marco Frühwein im Bahnhof Darmstadt-Kranichstein Weichen und Signale für die Strecke Darmstadt – Aschaffenburg. Nebenbei hat er für den örtlichen Fußballverein „geflaggt“. Doch die Zeit für das Kranichsteiner Stellwerk läuft ab: Zum 13. Dezember löst DB Netz die Dienststelle auf. Die hiesige Drucktastentechnik, Typ Lorenz 20, stammt von 1959 und ist in die Jahre gekommen. Eine neue Stellwerkstechnik übernimmt von einem anderen Bahnhof aus. Die Mitarbeiter haben den Arbeitsplatz gewechselt

*Slg. MHZ*







■ Regelspurige Schneeräumfahrzeuge bei der Bahn

# Schneepflüge auf Schienen

*Die Geschichte der Schienen-Schneeräumgeräte ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Ob einfache Hilfsmittel oder komplexe Maschinen – für den Winter hielt und hält die Bahn diverse Sonderfahrzeuge bereit, um die Schienen vom Schnee zu befreien, falls es (mal wieder) richtig Winter wird ...*

Seit es die Eisenbahn gibt, ist das Problem der winterlichen Verkehrsbehinderungen durch heftigen Schneefall und -verwehungen oder gar Lawinen bekannt, wenn nicht gar gefürchtet. Besonders in Gebirgsregionen machen die in großer Zahl vom Himmel fallenden weißen Flocken der Bahn oft schwer zu schaffen. Geringe Schneemengen, die die Landschaft lediglich überzuckern, lassen sich von beinahe jedem Triebfahrzeug in der Regel problemlos meistern. Wenn die Schneedecke aber immer höher wird und sich statt dünnen Schneekristallen schwerer, nasser Schnee auf die Gleise legt, kommt der normale Betrieb rasch an seine Grenzen. Dann sind besondere Maßnahmen gefragt, um die Befahrbarkeit der Gleise wiederherzustellen.

## Zunächst nur einfache Mittel

Um den Verkehr auch bei heftigerem Schneefall aufrechterhalten zu können, suchten die Eisenbahningenieure schon früh nach zweckmäßigen Möglichkeiten, die Schneemassen mithilfe geeig-

netter Gerätschaften schnell von den Schienen zu räumen. Im Bahnhofsbereich mit seinen Weichenstraßen und Bahnsteigen war dabei Handräumung angesagt; hierzu wurden alle verfügbaren Mitarbeiter des Bahnhofs als Schauflerkolonnie eingeteilt. Auf der freien Strecke jedoch war das kaum möglich, daher sollten hier spezielle Maschi-

» Mit Vorsatzschneepflügen konnten Schneehöhen bis zu 60 Zentimetern weggeschoben werden

nen oder vor die Loks gesetzte Geräte zum Einsatz kommen, die den Zügen ebenso schnell wie effizient wieder den Weg frei machen sollten. Mitte des 19. Jahrhunderts behalf man sich oftmals mit schweren, von Pferden bespannten Holzpflügen oder handgeschobenen Wärter- oder Wächterpflügen, die jedoch nur bei lockerem Schnee geringer Höhe eingesetzt werden konnten.

In den 1870er-Jahren kamen die ersten einfachen, auf Güterwagen montierten hölzernen Pflugschare zum Einsatz. Neu war auch die Idee einer der Lokomotive vorangestellten, eisernen Pflugschar in Form eines gleichschenkligen Dreiecks, die durch das Gewicht mehrerer mitfahrender Eisenbahner zusätzlich beschwert werden konnte. Sie bahnte der schiebenden Lok den Weg, während ein hinten angehängter hölzerner Schneepflug den Schnee bis auf die Höhe der Schienenköpfe abstreifte. Auf diese Weise konnten Schneehöhen von bis zu 80 Zentimetern problemlos „in einem Zug“ bewältigt werden. Die Idee machte Schule, und bald schon hatte fast jede der damaligen Bahngesellschaften solche Schneeräumer in ihrem Bestand, die bei Bedarf schnell vorgespannt werden konnten. Stationiert wurden sie in der Regel aber nur in „wintersicheren“ Regionen.

## Schneeräumschilde an Lokomotiven

In den meisten Flachlandregionen stellen heftige Schneefälle eher die Ausnahme dar – hier reichen



Martin Weitner

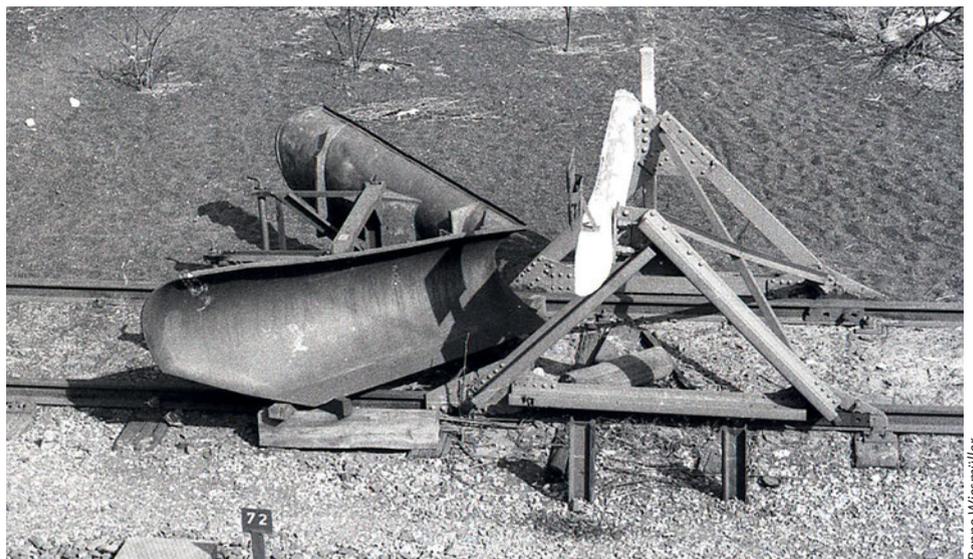


*Gerne baute man den Lokomotiven früher für die Winterzeit kleine Schneepflug-schare an. Sie reichten aber nur für geringe Schneehöhen aus. Bei der DB erhielten sie beispielsweise die 64er und 86er des Bw Hof*

*Während der warmen Jahreszeit waren die Anbauschneepflüge im Bw-Bereich abgestellt, meist platzsparend vor Prellböcken, wie hier in Rotenburg (Wümme) im April 1976*

*Am 15. Dezember 2017 ist ein Beilhack-Schneepflug auf der Allgäubahn zwischen Röthenbach und Oberstaufen im Räumeeinsatz, der von der Diesellok 218 425 geschoben wird, die während er Fahrt natürlich mit einem Lokführer besetzt ist. Weiteres Personal sitzt außerdem im Schneepflug*

Felix Löffelholz



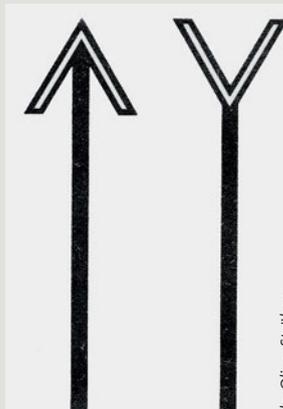
Benno Wiesmüller

bei leichtem Neuschnee von wenigen Zentimetern in der Regel die kleinen, an den meisten Fahrzeugen heutzutage ohnehin angebrachten Schienenräumer, um den Betrieb weiterhin weitgehend planmäßig aufrechtzuerhalten – zumindest in der Theorie und wenn die sensible Elektronik heutiger Schienenfahrzeuge mitspielt. In schneereicheren Regionen, etwa den Mittelgebirgen, waren auch bei DB und DR noch kleine Anbauschneeräumer das einfachste und kostensparendste Mittel zur Beseitigung kleinerer Schneehöhen. Dieses in der Regel rechtzeitig vor Beginn des Winters montierte und im Frühjahr wieder abgebaute Hilfsmittel in Pflugform erlaubte es, ohne zusätzliche Räumfahrten bis zu 40 Zentimeter hohen Schnee während der fahrplanmäßigen Zugfahrt mit bis zu 60 km/h von den Schienen zu schieben. Die Anbauschneepflüge nahmen den freizuhaltenden Raum am Fahrzeugende (den sogenannten „Berliner Raum“) nicht in Anspruch und konnten daher auch nach dem Ende der Räumfahrten am Triebfahrzeug verbleiben.

### Nebensignal Ne 7 / So 7

#### *Pflugschar heben oder senken*

Unmittelbar mit dem Einsatz der Schneeräumfahrzeuge im Zusammenhang steht die Schneepflugtafel Ne 7 (DB) bzw. So 7 (DR) mit der Aufforderung, die Pflugschar zu heben, um nicht an folgenden Hindernissen hängenzubleiben, oder sie danach wieder zu senken. Sie gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen und kennzeichnet Gleis-



Sig. Oliver Strüber

abschnitte, in denen die Pflugschar nicht gesenkt werden darf. Die Tafel mit den weißen Pfeilspitzen samt schwarzem Rand steht in der Regel rechts vom Gleis und warnt vor Wegübergängen, Eisenbahnüberführungen oder erhöhten Bahnsteigen. OS

**Schneepflugtafel Ne 7 aus der DV 301, dem Signalbuch der DB von 1959**



**In Hamburg-Wilhelmsburg war 1976 der auf einem dreiachsigen Tender aufgebaute Schneepflug 946 0 015 zu Gast. Er ähnelte der Bauart Rahden, wie es sie in HO bei Spieth gab und bei Weinert gibt**



**Der 1974 in Stade heimische Schneepflug 973 5 021 entstammt einer auf ausgemusterten Wannentendern der Baureihen 42 und 52 aufgebauten DB-Kleinserie. Modelle hiervon gibt es von Liliput in HO und N**

Bei der Bundesbahn gehörten sie besonders bei den Tenderloks der Baureihen 64 und 86 (etwa vom Bw Hof) zum gewohnten Winterbild, auch einige ältere bayerische Länderbahnloks trugen sie, etwa die GtL 4/4 (Baureihe 98<sup>8</sup>). Bei der DR waren sie vor allem an den Loks der Baureihen 50 und 52 in ihren verschiedenen Ausführungen zu finden. Auch die Altbauloks der DB-Baureihe E 44 wurden häufiger damit ausgestattet. Mit Ausmusterung dieser Lokomotiv-Generationen verschwanden auch die Anbaupflüge alter Bauart. Sie wurden durch neue Geräte ersetzt, die vor allem an den DB-Loks der Baureihen-Familien V 90, V 100 und V 160 zum Einsatz kamen. Ebenso besaßen die ab den 1970er-Jahren neu in Dienst gestellten DB-Elloks der „zweiten Generation“ (wie 103, 151 und 111) bereits werkseitig angebrachte kleine Schneeschilde. Grundsätzlich ähnliche Lösungen gab es auch bei der DR, wenngleich in deutlich anderer Ausführung. So erhielten einige in schneereichen Regionen eingesetzte Dieselloks der Baureihen 130/131 durchgehende und tief hinunterreichende Schneeräumbleche.

### Spezielle Schneepflug-Fahrzeuge

Die kleinen Vorsatzschneepflüge waren für Schneehöhen bis 60 Zentimeter geeignet und vor allem in den Epochen I und II weit verbreitet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden sie noch „aufge-

braucht“ – teils bis weit in die 1980er-Jahre hinein. Im Gegensatz zu den Anbauschneepflügen an den Lokomotiven ragten sie in den „Berner Raum“ hinein und mussten deshalb nach jeder Räumfahrt wieder abmontiert werden. Aufgrund des erhöhten Arbeitsaufwands unterblieb schon früh eine Nachbeschaffung. Statt ihrer konzentrierten sich

### » Ein Österreicher namens Klima ersann einen neuen Schneepflug mit verstellbaren Räumchargen

die Bahngesellschaften im Deutschen Reich schon seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert auf die Anschaffung von Schneepflügen, mit denen Schneehöhen von bis zu 80 Zentimetern von den Gleisen geräumt werden konnten. Bei ihnen handelte es sich um eigenständige, antriebslose Fahrzeuge, die wie ein Wagen vor die Lokomotive eingestellt wurden. Der Schnee wird bei ihnen durch eine keilförmige, gewölbte Pflugschar aus Metall von den Schienen zur Seite gedrückt.

Grundsätzlich lassen sich zwei Arten unterscheiden: Die einfache Bauweise mit fest stehender Pflugschar war zumeist auf ausgedienten Schienenfahrzeugen aufgebaut, in der Regel waren das

Benno Wiesmüller (4)



**Beim Bw Oldenburg beheimatet war im März 1979 der Schneepflug 946 0 025. Sein 1930 im AW Harburg gebautes Räumschild war für die einseitige Gleisräumung auf mehrgleisigen Strecken ausgelegt**



**Der ebenfalls auf einem Wannentender aufbauende, 1977 in Hamburg-Wilhelmsburg aufgenommene Schneepflug 973 5 022 trug zu dieser Zeit eine unverkennbar „handgedungelte“ höhere Pflugschar**

Tender unterschiedlicher Bauformen aus der Länderbahnzeit. Teils wurden sie in den Bw-Werkstätten vor Ort selbst „zusammengestrickt“; teils serienmäßig in den AW gefertigt. Das ließ eine große Vielfalt drei- und vierachsiger Bauformen entstehen, denen man teilweise das Improvisationstalent ihrer Erbauer ansah. Zu größerer Verbreitung, besonders in den Direktionen Münster und Oldenburg, brachten es die kleinen, auf Dreiachstendern basierenden Keilschneepflüge der DRG.

### Schluss bei knapp einem Meter Schnee

Einige der solcherart entstandenen Schneepflüge hielten noch bis weit in die DB-/DR-Zeit durch. Bei normalen Schneehöhen boten sie ausreichenden Schutz vor Entgleisungen. Vor mehr als 80 Zentimetern Schneehöhe mussten sie allerdings kapitulieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden bei der DB in einer Art Kleinseriebeschaffung auch mehrere Wannentender zu Behelfsschneepflügen umgebaut. Bei der DR entstanden ebenfalls als kleine Serie 20 Schneepflüge der Bauart Schwedt. Das vorn sehr flach auslaufende Räumschild wurde mit einem stabilen Rahmen dem Tender vorangestellt und besaß eine eigene untergebaute Achse zur besseren Gleisführung. Ihr Gewicht lag bei 62 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h. Eine weitere Sonderbauform der DR mit ähnlicher Rahmenkonstruktion