

1 Januar 2022 – 60. Jahrgang, Heft Nr. 655 EUR 7,80 (D)

eisenbahn

Modellbahn magazin

jetzt mit **Eisenbahn**
JOURNAL



PLUS DVD

DampfloK-Star 01 150
+ Loklebenslauf im Heft

Dampflok 01 150

Der DB-Schnittzug =

52 Minuten Farbfilm
© 2021 by GeraMond Verlag, München

www.eisenbahnmagazin.de
eisenbahn

Vorbild & Modell: Baureihe 114

Stärkste V 100 der DR

Wie die Reichsbahn sie entwickelte und einsetzte



DB-Fernzug „Riviera-Express“



So vielfältig waren die Zugläufe

Erzgebirge im Schnee Nebenbahnflair in H0/H0e

Frühe Lichtsignale

DRG-/DR-Modellkunde

Faszinierende 05

Das Highlight von KM 1



Hp 1

Pikos 1044 im H0-Vergleichstest

Kann sie dem Platzhirsch von Roco das Wasser reichen?



Elriwa-Exklusivmodell 55,55 € UVP* 62,50 €

H0

elriwa
Modelleisenbahnen und Zubehör



Brawa 47574 Schwerlastwagen Samms-u mit Transportkiste „Robur“, DR, Ep.IV
vorbestellbar – limitiert auf 299 Stück – Auslieferung Anfang 2022

Exklusivmodell 14,95 €

H0



Brekina 932295 VW T1b Großraum-Kasten
„Regenbogen – Dresden“
lieferbar – limitiert auf 100 Stück

Exklusivmodell 349,99 €

H0

EUROTRAIN®



Märklin 39639 Dampflokom 64 203 Fotoanstrich,
DRG, Ep.II, MFX+-Sound *lieferbar*

Exklusivmodell 38,99 €

H0

EUROTRAIN®



Märklin 46174 Kühlwagen Ibs 394, DBAG,
Ep.V „Paulaner“ *vorbestellbar*

Exklusivmodell ab 129,99 €

H0



Piko 59720 Diesellok V200 033 Museumsausführung, DB, Ep.VI 129,99 €
Piko 59721 DC-Sound 219,99 €
Piko 59722 AC-Sound 229,99 €
lieferbar

Exklusivmodell ab 189,99 €

H0



Piko 71152 E-Lok 120 313-2 IC-Lackierung, DBAG, Ep.VI 189,99 €
Piko 71153 DC-Sound 289,99 €
Piko 71154 AC-Sound 289,99 €
lieferbar

Exklusivmodell ab 159,99 €

H0



Piko 71155 Diesellok 247 501-0, DBAG, Bahnbau-Gruppe, Ep.VI 159,99 €
Piko 71156 DC-Sound 259,99 €
Piko 71157 AC-Sound 259,99 €
in Auslieferung

Exklusivmodell 39,99 €

H0



Piko 72212
Schienenreinigungswagen mit Funktion, DBAG, Bahnbau-Gruppe, Ep.VI
in Auslieferung

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Unsere Exklusivmodelle für Sie!

Containerstau

und Chipmangel als neue Plage

Dachte die deutsche Wirtschaft, mit Kurzarbeit, Betriebs- und Ladenschließungen sowie Homeoffice in den zurückliegenden zwei Jahren schon genug gestraft zu sein, droht nun nach coronabedingtem Lockdown, vorübergehend aufgehellter Sommerstimmung und einem sich bereits weit verbreitendem Optimismus im Land leider schon neues Ungemach: Energiepreiserhöhungen, Transport- und Logistikengpässe sowie der Mangel an Halbleiterbausteinen prägten diesen Herbst und bremsen aktuell den Elan der Unternehmen spürbar ein. Ein Gegensteuern fällt schwer, denn es sind globale Ursachen, die hierzulande das Wirtschaften erschweren und vor allem auch teurer werden lassen.

Die hohen Energiekosten spüren wir sowohl zu Hause an den Gas- und Stromabrechnungen als auch beim Tanken. Doch besonders in der Industrie werden die profitgetriebenen Kostensteigerungen Auswirkungen haben, denn Produktion und Transport von Modellbahnwaren benötigen Energieträger aller Art. Und da wir gerade über Frachten auf Reisen reden, sind derzeit speziell jene betroffen, die mit fernen Ländern kooperieren. Der internationale Containerverkehr ist ins Stocken geraten und lässt Lieferketten und Erstverkaufstermine für Modelle platzen. Der dritte Quertreiber in der aktuellen Wirtschaftsflaute ist die Chipkrise, die in unserem Hobby all das betrifft, was mit Digitaltechnik zu tun hat.

Das inzwischen längst angelaufene Weihnachtsgeschäft wird somit spannend und für nicht wenige eher ernüchternd ausfallen, was unsere

Umfrage in der Branche bestätigt: „Den lang ersehnten ICE 4 hätten wir gerne früher geliefert, aber gerade hier konnten fehlende Bauteile nicht ersetzt werden und verursachten Lieferverzögerungen. Die höheren Energiepreise versuchen wir durch Effizienzsteigerungen abzufedern, werden aber wahrscheinlich um eine Preiserhöhung nicht umhinkommen“, kommentiert Märklin-Marketingleiter Jörg Iske die Lage. Tassilo Gruber, Geschäftsführer der Modelleisenbahn GmbH, konkretisiert die Logistikprobleme: „Diese liegen nicht nur in weniger verfügbaren Containern, was sich in langen Wartezeiten niederschlägt, sondern auch in den Transportkosten. Die Preise

» Verzögerte Frachttransporte und Lieferengpässe sorgen für Ungemach in der Modellbahnbranche

für Seefrachtcontainer haben sich vervielfacht, die Luftfrachtkosten explodieren geradezu.“ Aber auch die Situation am Elektronikmarkt sieht er skeptisch: „Die Decoder-Verfügbarkeit ist stark eingeschränkt. Dadurch ergeben sich Verzögerungen bei den Modellfertigstellungen. Parallel steigen die Preise für den Einkauf elektronischer Komponenten ohne Sicht auf Besserung.“ Selbst der bislang stets pünktlich seine Neuheiten liefernde Sonneberger Hersteller hegt aktuell Zweifel: „Natürlich zeigen sich die Probleme hinsichtlich Containerstau und Elektronikbauteilemangel auch bei uns. So verschieben sich durch Verspätungen bei



Bruno Kaiser

Speziell die verzögerten und teurer gewordenen Containertransporte – hier in HO gezeigt – zwingen uns Kunden zur Geduld

der Warenanlieferung von unserem eigenen Werk in China die Auslieferungen von Neuheiten und Nachproduktionen. Die zum Teil drastisch gestiegenen Kosten für Energie sowie Material werden Auswirkungen auf die Preisgestaltung unserer Modelle im kommenden Jahr haben“, prognostiziert Piko-Vertriebsleiter Jens Beyer.

Die Gründe für diese trüben Aussichten haben natürlich vor allem mit der Covid-19-Pandemie zu tun, die die Weltwirtschaft ordentlich durchgeschüttelt hat. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Lage im neuen Jahr beruhigt und stabilisiert. Bis dahin sollten wir uns über das freuen, was uns das Christkind unter den Weihnachtsbaum legt. Fest steht allerdings schon jetzt, dass wir 2022 wohl weitaus tiefer in die Tasche greifen müssen, um dem Hobby wie gewohnt fröhnen zu können.

Peter Wieland, Modellbahn-Redakteur



VISION

15% Rabatt

Weihnachtsaktion
15%* auf alles bis zum 03. 01. 2022

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

**Bestellen Sie direkt in unserem
Onlineshop www.train-safe.de**



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
www.train-safe.de

*Weitere Rabatte finden keine Anwendung

10–19 Baureihe 114 der Deutschen Reichsbahn



Martin Wehner

Die DR stationierte ihre 114 unter anderem in Halberstadt. 114 760 war Stammlok der Strecke Osterwiek – Heuderber-Danstedt

■ Im Fokus Titel

10 Die stärkste Reichsbahn-V 100

Zu Beginn der 1980er-Jahre hatte sich die V 100 der DR als universelle Nebenbahnlok durchgesetzt und erfolgreich einen Großteil der Dampftraktion abgelöst. Einige Maschinen wurden mit stärkeren Motoren nachgerüstet. Auf dieser Basis entstand eine Serie von 65 Loks der Baureihe 114, die sich später als Baureihe 204 sogar noch zur Deutschen Bahn hinüberrettete. Auch Modelle in den Nenngrößen G bis N gibt es davon, wenn auch derzeit meist nur als Gebrauchtware

■ Eisenbahn

6 Winterabenteuer

Der Winter hält für das Betriebspersonal bei der Eisenbahn manche Überraschung bereit. Lokführer Patrick Rehn dokumentiert eine Dienstschicht im harten Wintereinsatz

20 Bild des Monats

Ein fantastischer Ausblick auf die Rigi-Zahnradbahnen in den Schweizer Alpen

22 Entlang der Schiene

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

32 Momente

Ein Abend mit einem LVT-Gespann im Bahnhof Zeitz

34 Unverwüstliche 01150 Titel

Das wohl berühmteste Exemplar der Baureihe 01 dürfte die Lok mit der Betriebsnummer 150 sein. Die derzeit schadhaft abgestellte Museumslok soll demnächst wieder fahren

Jahresinhaltsverzeichnis 2021

Den kompletten Jahresinhalt 2021 mit allen erschienenen Meldungen und Artikeln finden Sie unter www.eisenbahnmagazin.de als PDF-Dokument zum kostenlosen Download

38 Ab in den Süden! Titel

Als „Riviera-Express“ wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten eine ganze Reihe an Fernzügen aus Wagenmaterial verschiedener Bahngesellschaften bezeichnet. Gestartet als Luxuszug, erfuhr die Leistung zahlreiche Veränderungen

46 Sehen und gesehen werden

Nicht immer war das Dreilicht-Spitzensignal so wie heute Standard im Schienenverkehr. Deshalb Erhellendes zum Thema Triebfahrzeug-Frontbeleuchtung im Schienenverkehr

50 Schneesplüge bei Bimmelbahnen

Schmalspur-Schneeräumfahrzeuge auf deutschen Schmalspurbahnen einst und heute sowie deren H0m/H0e-Modell-Nachbildungen für Winteranlagen

■ Modellbahn

56 Vorzeige-Ellok mit Falte

Bundesbahn-Ellokmodell E 10 1312 in H0 von Fleischmann und dessen Vorbild



76-79

Die Deutsche Reichsbahn hatte ein spezielles Lichtsignalsystem, das wir in Vorbild und Modell betrachten

Jürgen Albrecht



104-109

Winterfreuden im Weihnachtsland Erzgebirge vermittelt diese HO/HOe-Anlage mit viel Trubel in Stadt und Land

Wolfgang Bänke



34-37

01 150 zählt zu den berühmtesten Maschinen ihrer Baureihe. Ihre Lebensgeschichte als DB- und Museumslok



84-90

Die HO-Elloks der Reihen 1044/1144 sind für ÖBB-Fans Standardmodelle, was uns zum Test der Piko- und Roco-Loks reizte

38-43

Der „Riviera-Express“ verband Mitteleuropa mit der italienischen Mittelmeerküste

Georg Wagner



Colin Brack/Eisenbahnstiftung



60 Irgendwo im Sauerland

Platzprobleme sind es meist, die Modellbahner darüber nachdenken lassen, die Schaffung von schnell auf- und abbaubaren Modulen in Angriff zu nehmen

62 Neu im Schaufenster

Kurzporträts und Meldungen zu neuen Fahrzeug-, Zubehör- & Technik-Produkten

72 Dampflokomotive mit brillantem Sound

Das Messingmodell der Baureihe 05 von KM 1 begeistert nicht nur mit Detailtreue

und Digitalfunktionen, sondern auch aufgrund raffinierter Zweikanal-Soundtechnik

76 Sichere Fahrt dank farbiger LED

In einer dreiteiligen Beitragsfolge stellen wir die Entwicklung der deutschen Lichtsignale ab der Epoche II im Detail vor und starten mit den Gegebenheiten bei DRG und DR

80 Klinik für Eisenbahnspielzeug

In Raidwangen liegt der Firmensitz von Ritter Restaurationen – ein Spezialbetrieb, der sich auf das Aufarbeiten von Märklin-Preziosen spezialisiert hat

84 ÖBB-Reihe 1044/1144 im HO-Test

Im Nachbarland Österreich gilt die Reihe 1044/1144 als Ellok-Klassiker. Nachdem Roco jahrelang den 1044-Markt klar beherrschte, schickt der Hersteller Piko nun ein Konkurrenzprodukt aufs HO-Gleis

Titel

91 Tipps & Kniffe

Unsere digitalen Praxistipps geben Empfehlungen zum Lichteinbau in Reisezugwagen

104 Dampfwolken überm Erzgebirge

HO/HOe-Anlage mit Motiven der Vorweihnachtszeit während der DR-Epoche III, als Wintersport und Weihnachtsmärkte Besucher anlockten, die mit der Bahn reisten

110 Anlage im Wandel der Jahre

Das ist die über achtzigjährige Geschichte einer Spielbahn-Anlage, die jahrzehntelang reifte, immer wieder ergänzt und mehrmals sogar komplett umgebaut wurde



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Titelbild: Die Roco-HO-Diesellokomotive der DR-Baureihe 114 ist eine Vertreterin der leistungsverstärkten Reichsbahn-V 100 und taugt zum Ziehen schwerer Züge auf Nebenbahntrassen

Service

- 31 Buch & Film
- 94 Termine/TV-Tipps
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 101 Veranstaltungen
- 102 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum



■ Bahnbetrieb bei Eis und Schnee

Winterabenteuer mit dem 60302

Der Winter hält für das Betriebspersonal bei der Eisenbahn manche Überraschung bereit. Lokführer Patrick Rehn dokumentiert eine besondere Dienstschrift im Februar 2021, die für ihn die typischen Tücken und Herausforderungen des Bahnbetriebs in der kalten Jahreszeit bereithielt

Mancher fragt mich, ob es als Lokführer nicht schrecklich langweilig sei den ganzen Tag „da vorne rauszugucken“, das am Wochenende und nachts Arbeiten und viele Dinge mehr. „Nein“ antworte ich dann, „ich habe das große Glück, meinen Traum zu leben. Wenn mal etwas schiefgeht, widerfahren mir die Dinge

nicht, sondern ich erlebe sie.“ So ist auch die nachfolgende Geschichte zu sehen, welche sich aufgrund der besonderen Wetterverhältnisse zutrug.

Rückblende: Der Wetterdienst warnt bereits sechs Tage vor meiner Schicht im Februar 2021 vor einer einmaligen Wetterlage, welche in weiten Teilen

Deutschlands für starken Schneefall, Eisregen und Temperaturen von -20 Grad sorgen wird. Wenn selbst im Autoland Nummer 1 von der Fahrt mit dem Pkw abgeraten wird, muss es also schon etwas ernster sein. In der Nacht vom 6. auf den 7. Februar 2021 beginnt der Schneefall mit teilweise starkem Wind, in der folgenden Nacht werden noch etliche Zentimeter dazukommen. Die Medien bemühen Vergleiche zum Jahrhundertwinter 1978/1979, doch davon wird man – wie wir im Nachgang wissen – ein ganzes Stück entfernt bleiben.

Meine Heimatdienststelle ist der Eisenbahn-Knoten Bebra. In der Umspanngruppe des örtlichen Rangierbahnhofs sowie im Bahnhofsteil Berg stehen seit einigen Tagen bereits ein halbes Dutzend festgefrorener Züge. Alle Lokomotiven von DB Cargo – außer jenen, die bereits durch den Frost Schäden erlitten haben – sind aufgerüstet und werden regelmäßig von Frostwachen kontrolliert. Da ich im Urlaub bin, muss ich erst am 10. Februar wieder ran. Etwa anderthalb Stunden vor Dienstbeginn informiere ich mich über die Betriebslage.

Alle Bilder: Patrick Rehn

Der Winter sorgt für stimmungsvolle Szenen – im Bahnbetrieb aber auch für manche Herausforderung. Am 3. Dezember 2017 steht 145 060 mit GC 60519 von Gießen Gbf nach Großkorbetha in Kassel Rbf zur Abfahrt bereit, während auf den Gleisen daneben der Schnee die Schienenköpfe bedeckt



Auf dem Weg von Bebra nach NeuhoF reicht bei Bad Hersfeld am 10. Februar 2021 die Zeit für eine Aufnahme von 152 090, mit der sich Patrick Rehn danach auf eine abenteuerliche Fahrt nach Lehrte begibt

Auf der Rückfahrt von Lehrte nach Bebra begegnet Patrick Rehn bei Eichenberg am 11. Februar 2021 die 152 040 mit dem EZ 51828 von Mannheim Rbf nach Maschen



Der Überregionale Zugdisponent (früher: Lokdienst) fragt mich, wann ich in Bebra sein könne: In Oberhau sei ein Zug, für den er keinen Ablöser habe. Dieser solle allerdings nach Möglichkeit im Personenbahnhof abgelöst werden, da Ein- und Ausfahrten vom Rangierbahnhof Richtung Cornberg weiterhin schwierig seien. „Zwanzig Minuten sind machbar, dann muss der Zug eben kurz warten“, sage ich. „Kein Problem, ich organisier’ das“, antwortet der Zugdisponent. „Sag du nur dem Lokleiter Bescheid, wann du anfängst.“

Dienstbeginn in Bebra

Zur vereinbarten Zeit stelle ich mein Auto auf dem Parkplatz ab und sehe, wie sich in Gleis 8 wieder ein Güterzug in Bewegung setzt. Der Lokleiter teilt mir mit, dass man für den Zug doch kurzfristig ein Personal verfügbar hatte. Ein neuer Auftrag lässt aber nicht lange auf sich warten: „Fahr’ bitte als Lz 67012 mit 152 090 nach NeuhoF und hol’ dort den 60299.“ Die Lokomotive kommt gerade aus einer anderen Zugfahrt, sodass ich sie dem anbringenden Kollegen direkt abnehmen kann.

Bei bestem Winterwetter und strahlend blauem Himmel geht es nun Richtung Süden. Da noch eine Weiche freigeräumt werden muss, geht es erst nach einem kurzen Halt in Fulda weiter nach NeuhoF. Das Bespannen und die Bremsprobe sind Routine, nur die Schläuche sind etwas steif. Bremszettel, Wagenliste und der Meldezettel zur Zugvorbereitung sind schnell im Dienst-Tablet geladen und soweit erforderlich auszufüllen. Kurz darauf melde ich mich beim Fahrdienstleiter fahrbereit und frage, ob ich Richtung Zwischensignal vorziehen darf und die Rollprobe erledigen kann. Er stimmt zu und noch in der Rollbewegung springt das Signal auf Hp 2 („Langsamfahrt“), sodass ich mich gut auf die stark belegte Hauptstrecke Frankfurt – Fulda einfädeln kann. Eigentlich läuft alles wie am Schnürchen ...

1.800 Tonnen am Haken

In Bebra melde ich mich beim Fahrdienstleiter zur Durchfahrt an. Der inklusive Lok gut 1.800 Tonnen schwere Zug wechselt in Bebra Umladebahnhof seine Zugnummer auf 60302, sodass einige Daten

im Fahrzeugrechner, Zugfunk und der Fahrplananzeige neu eingegeben werden müssen. Auch dies ist nach einem kurzen Halt erledigt und es geht weiter Richtung Kassel. Der Regelweg des Zuges über Altenbeken ist, wie ich zwischenzeitlich mitbekommen habe, wegen Schnee und Eis aber noch dicht, sodass der Zug ab Kassel wahrscheinlich eine Umleitung über Eichenberg und Kreiensen bekommt.

Kurz hinter Rotenburg kommt die Disposition über Funk mit schlechten Nachrichten: „Patrick, das mit dem Ablösen in Kassel hat sich zerschlagen. Der Mann, den wir uns ausgeguckt hatten, ist woanders im Einsatz. Könntest du bis Lehrte durchfahren?“ Ich rechne kurz durch: Wenn nichts dazwischen kommt, ist die vorletzte Personenzugverbindung des Tages noch erreichbar. Aufgrund der durchweg positiven Erlebnisse in meiner bisherigen Winter-Dienstschicht sage ich zu.

„Kassel zu Fuß“

In Melsungen könnte ich einen Konflikt mit der RegioTram kriegen, doch die fährt aufgrund der



Als Patrick Rehn am 11. Februar 2021 in Lehrte zum Dienst antritt, empfangen ihn strahlender Sonnenschein und die 152 124, die mit KT 50363 Hamburg-Waltershof Alte Süderelbe – Regensburg Ost der Nordgruppe auf den Abfahrauftrag wartet

In Neuhoof (Kr Fulda) sorgt Kali+Salz das ganze Jahr über für teils beträchtliches Frachtaufkommen für DB Cargo. Mit GC 60568 Neuhoof – Sehnde steht 189 024 am 4. Dezember 2017 dort zur Abfahrt bereit



Witterung derzeit nicht. Die RE-Züge von cantus bedienen die Zwischenhalte Bartenwetterbrücke, Röhrenfurth, Körle, Guntershausen, Rengershausen und Oberzwehren kurzerhand mit. Mich erinnert diese Info an meine Zeiten als Zugführer bei DB Regio, als es noch die Regionalbahnen Bebra – Kassel mit Halt auf allen Stationen gab. „Kassel zu Fuß“ nannten wir das in Bebra, denn an 56 Schienenkilometern lagen bei einer Stunde Fahrzeit 14 Zwischenhalte.

Kurz hinter Guntershausen funke ich den Fahrdienstleiter Kassel Rangierbahnhof an und frage, ob er schon einen Umleitungsfahrplan für mich bekommen hat: „Den brauchst du nicht mehr, du bist einer der Ersten, die wieder über Altenbeken fahren.“ Der Plan mit der vorletzten Personenzugverbindung ab Lehrte hat sich damit erledigt. Aber es bleibt dann ja noch die letzte Verbindung gegen 21 Uhr.

Auch in und hinter Kassel läuft es gut, ab Obervellmar setzt allerdings wieder starkes Schneetreiben ein. Zwar kein Vergleich zu dem, was Eisenbahner in Skandinavien, den Alpen oder Alaska erleben – aber der Begriff „Hessisch Sibirien“ hat bei der Durchfahrt in Hofgeismar durchaus seine Berechtigung: Vom Nachbargleis sind die Schienenköpfe nur zu erahnen und in meinem Gleis sieht es nicht besser aus. Vor mir ist ein weiterer Güterzug auf dem Weg Richtung Altenbeken, der zwar schon mal die Spur gefahren hat, doch die Schienenköpfe sind inzwischen wieder weiß bedeckt. Meine 152 090 hat in den sich nun abwechselnd steigenden und fallenden Streckenabschnitten Richtung Warburg, in dem mir unterwegs eine einzelne Ellok als Spurlok begegnet, gut zu tun. Von einem effektiven Kraftschluss zwischen Schiene und Rad reden wir lieber wann anders.

Schreck vor Willebadessen

In der Einfahrt Willebadessen dann der Schreck: Das Einfahrersignal zeigt „Halt erwarten“. Das Besondere: Hier wechselt ein Gefälle unmittelbar in eine Steigung. Um also nicht von der Zugbeeinflussung „eine gebraten“ zu bekommen, muss ich den Zug von knapp 90 also unter 55 km/h abbremmen. Bis die Bremsen allerdings greifen, wird einige Zeit vergehen. Die im Hintergrund des Systems PZB 90 anhängige Geschwindigkeitsüberwachung könnte also schon vorher eine Zwangsbremmung auslösen. Entsprechend stark bremsen ich ein und löse dann bei 65 wieder aus, der Zug braucht nun einige Zeit, bis es wieder „los“ ist. Der Schnee macht nun den Griff zum Sandtaster notwendig, wobei sich die Leistung nur schlecht auf die Schiene bringen lässt.

Bis auf acht Stundenkilometer bin ich eingebrochen, als das jetzt „langsam“ zeigende Einfahrersignal mittlerweile zu erkennen ist. In Willebadessen fahren alle Züge Richtung Altenbeken durch das Überholgleis – ich immerhin mittlerweile mit 15 km/h –, welches man statt des durchgehenden und bahnsteiglosen mittleren der drei Gleise des Bahnhofs befahrbar gemacht hat, damit auch die Reisezüge in Willebadessen halten können. Wie



Den Traum zum Beruf gemacht:
Patrick Rehn ist Lokomotivführer bei DB Cargo und leidenschaftlicher Eisenbahnfreund

ich vom Fahrdienstleiter erfahre, war der vorausfahrende Kollege hiervon wohl überrascht worden, hatte ebenfalls stark einbremsen müssen und hatte nun ebenfalls seine liebe Last, wieder auf Touren zu kommen.

Obwohl ich im Egge-Tunnel halbwegs trockene Schienen habe, bekomme ich den Zug nicht auf mehr als 50 km/h beschleunigt, ich muss also das sich anschließende Gefälle abwarten. Dieses ist bald erreicht, es geht weiter über Buke und durch Gleis 200 am Bahnhof Altenbeken vorbei in den Rehberg-Tunnel zum Betriebsbahnhof Langeland. Die weitere Fahrt bergab über Himmighausen stellt kein Problem dar – Zeit für die Lok, sich ein wenig zu erholen.

» Ein Heißläufer in Steinheim lässt alle Hoffnung auf einen zeitigen Feierabend dahinschmelzen

Am Einfahrersignal von Bergheim zeigt das Ausfahrersignal wieder „Halt erwarten“, sodass ich den Zug abbremse und am Ausfahrersignal zum Stillstand bringe. Der Fahrdienstleiter Steinheim teilt mir zwei unerfreuliche Dinge mit: Er hat zum einen eine Störung am Bahnübergang, die einen Befehl erforderlich machen wird. Zudem hat die Heißläufer-Ortungsanlage an der Einfahrt Bergheim an der 44. Achse links eine Meldung über einen Warmläufer ausgegeben. Mir ist zwar klar, dass diese Meldung vermutlich aus der längeren Bergabfahrt und der Zielbremsung ans Signal resultieren könnte – aber ausschließen kann man nichts. Er sagt mir, dass er mich zu sich in den Bahnhof holen will, da er dort besser die anderen Züge um mich drumherum fahren lassen kann. Nach einigen Minuten geht es verhalten weiter zum Einfahrersignal Steinheim, wo ich den Befehl schreibe. Das Signal wechselt kurz darauf auf „Fahrt“ mit „Halt erwarten“ am Vorsignal. Ich ziehe die kurze

Strecke zum Bahnübergang vor, sichere diesen durch einen Achtungspfeiff, da keine technische Hilfseinschaltung existiert, und ziehe dann in den Bahnhof rein. Ich informiere noch kurz die Disposition in Hannover über meinen ungeplanten Halt, die letzte Pz-Verbindung ab Lehrte nach Hause kann ich mir nun definitiv in den Bart schmieren.

„Manöver Steinheim“

Den Weg am Zug nach hinten kann ich anfangs noch auf dem Bahnsteig zurücklegen, aber dann muss ich doch in den Schnee. Dieser liegt auf der bahnsteigabgewandten Seite, also jener, wo sich auch die Störung befindet, etwa 40 bis 50 Zentimeter hoch. Am Wagen angekommen, werden die betroffene Achse und die Bremse kontrolliert. Da beide unauffällig sind, kontrolliere ich nicht nur die anderen drei Achsen des Wagens, sondern auch die des davor und nachlaufenden Wagens – alles beidseitig, versteht sich. Da auch hier alles unauffällig ist, stiefele ich zurück zur Lok, gebe dem Fahrdienstleiter Bescheid und melde mich wieder fahrbereit. Eine gute zusätzliche Stunde Verspätung hat mich das „Manöver Steinheim“ jetzt gekostet, den entsprechenden Stellen bei DB Netz und DB Cargo wird noch die Wagennummer des vermeintlichen Übeltäters mitgeteilt.

An der Einfahrt Hameln dann der nächste Halt, wieder droht Ungemach: Der Fahrdienstleiter teilt mir auf Nachfrage mit, dass am Bahnsteig Richtung Hannover eine S-Bahn steht, für die noch kein Lokführer da sei. Durch das Nebengleis will er mich und einen weiteren, mittlerweile hinter mir rollenden Güterzug nicht nehmen, da er die Befürchtung hat, wegen des Schneefalls dann die Weichen nicht mehr rumzubekommen. Weitere 20 Minuten sickern in die Verspätungsbilanz des 60302, dann wechselt das Signal auf „Langsamfahrt“: Es geht weiter. Doch in Weetzen dann erneuter Stillstand, hier gibt es laut Fahrdienstleiter eine weitere Störung, diesmal an einem Achszähler und einem Bahnübergang. Eine knappe Stunde später geht es dann weiter, nun ohne Zwischenstopp bis Lehrte, wo ich um kurz nach halb zwölf in der Westgruppe einlaufe. Der Ablöser taucht einige Minuten später auf und ich begeben mich zum Dienstgebäude. Seit meinem Dienstbeginn in Bebra sind bereits zehn Stunden vergangen. Bereits in Weetzen hatte ich mit dem Lokleiter und dem Lokdienst telefoniert, welche mir eine Mitfahrt auf einem anderen Güterzug, „Gastfahrt“ zurück nach Bebra angeboten hatten. Es kommt jedoch anders: Am nächsten Tag nehme ich von Lehrte aus einen anderen Güterzug mit nach Bebra. Es herrscht bestes Winterwetter und diesmal geht es ohne jegliche Zwischenfälle in etwa zweieinhalb Stunden zurück nach Hause.

Man lernt aus seinen Fehlern

Eines habe ich aus dieser Schicht gelernt: Künftig nehme ich ganz unten im Rucksack wenigstens das Allernötigste mit – wohlwissend, dass ich diese Sachen dann wohl nie brauchen werde, da ich sie ja jetzt immer dabei habe.

Patrick Rehn

■ Die Baureihe 114/115 der DR und spätere 204 der DB AG

Kraftprotz

nicht nur für Nebenbahnen

Mit einer Motorleistung von 1.100 Kilowatt war die Baureihe 114/115 die stärkste Variante der Reichsbahn-V 100-Familie. Die DR ließ zwischen 1983 und 1991 insgesamt 65 Maschinen im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Stendal umbauen

Die Reichsbahn-Baureihe V 100 bzw. spätere 110 und ihre Ableger waren in fast jedem Bahnbetriebswerk der DR beheimatet. Dank ihres großen Leistungsspektrums und ihrer geringen Achsfahrmasse war sie eine echte Universalmaschine, von der der VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW) Hennigsdorf bis zum Frühjahr 1978 mehr als 850 Exemplare an die DR lieferte. Doch schon Anfang der 1970er-Jahre suchte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) nach Möglichkeiten, die Leistung der Baureihe 110 zu erhöhen. Erste Überlegungen dazu wurden 1972 erörtert. Als Versuchsträger diente die fabrikneue 110 457 des Bahnbetriebswerkes (Bw) Leipzig Hbf Süd, die im Herbst 1972 mit einem auf 900 Kilowatt eingestellten Motor des Typs 12 KVD 18/21 A-3 und einem entsprechend angepassten Strömungsgetriebe der Bauart GR 30/5,7 ausgerüstet wurde. Das modifizierte Getriebe besaß ein geändertes Übersetzungsverhältnis im Hochtrieb.

» Schon Anfang der 70er-Jahre wollte die HvM die Leistung der V 100 gerne erhöhen

Nach Abschluss des im Bw Leipzig Hbf Süd ausgeführten Umbaus wurde die Maschine im Betriebsdienst erprobt. Zeitgleich lieferte der VEB Kühl-Automat Berlin (KAB), dem seit 1. Juli 1968 der ehemalige VEB Motorenwerk Johannisthal unterstand, zwei weitere auf 900 Kilowatt eingestellte A-3-Motoren für die in Bau befindlichen 110 511 und 512, die nach ihrer Endabnahme dem Bw Rostock zugeteilt wurden. Die Betriebserprobung der drei Loks und die Messfahrten der Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (HvM) bestätigten die Erwartungen der Konstrukteure. Dank der höheren Motorleistung stieg die Traktionsleistung der drei Versuchsmaschinen im Vergleich zur Baureihe 110 um durchschnittlich 24 Prozent. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h betrug der Leistungsgewinn sogar 30 Prozent. Parallel dazu sank der Treibstoffverbrauch des Motors. Damit verbesserte sich der Gesamtwirkungsgrad dieser Loks von 0,25 auf 0,3.

Obendrein boten die leistungsstärkeren Dieselloks erhebliche Vorteile in der Zugförderung: Im Güterzugdienst konnten die Schlepplasten je nach Steigung um 30 bis 35 Prozent angehoben werden.

Bei Reisezügen verringerte sich die Fahrzeit zwischen zehn und 20 Prozent. Damit konnten die 900 Kilowatt starken V 100-Ableger nun auch Leistungen übernehmen, für die bisher Loks der DR-Baureihe 118 verwendet wurden. Angesichts dieser Vorteile beschloss die HvM, weitere Maschinen der Baureihe 110 umbauen zu lassen.

Neuer Motor für die 114

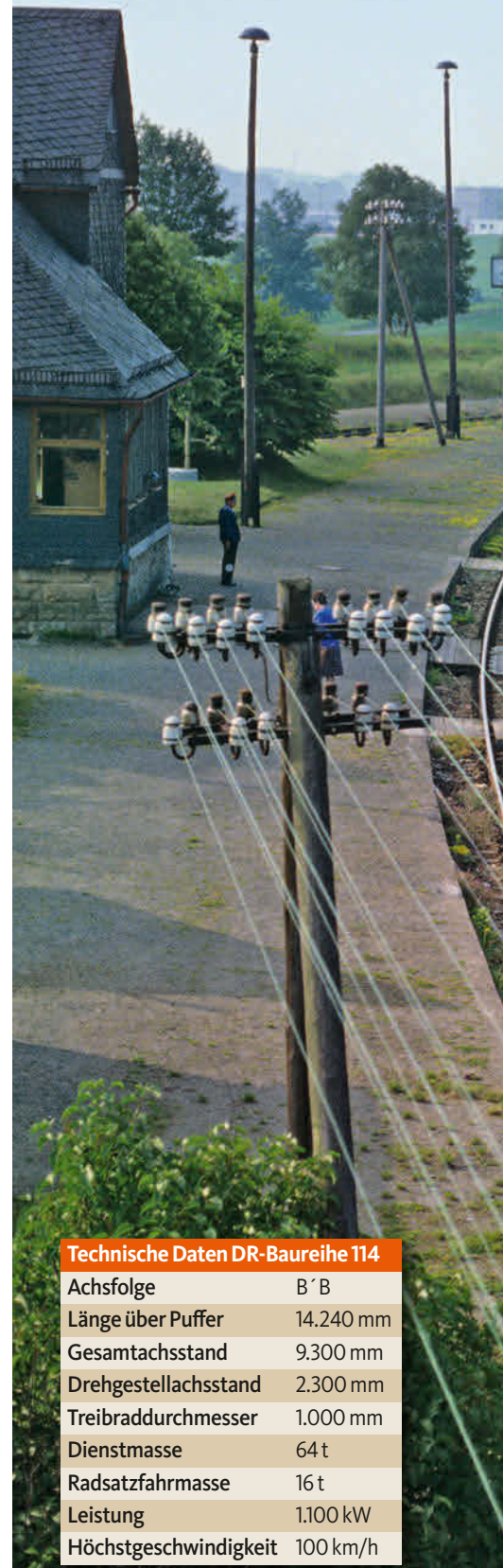
Den dafür notwendigen Dieselmotor entwickelte die DR in Kooperation mit dem KAB. Auf Basis des bewährten 12 KVD 18/21 A-3 entstand der AL-4 mit einer Nennleistung von ebenfalls 900 Kilowatt. Das neu konstruierte Aggregat unterschied sich im Wesentlichen durch eine geänderte Abgasanlage, eine neue Kraftstoffanlage, einen verbesserten Kühlkreislauf und ein verstärktes Kurbelgehäuse vom A-3-Motor. Außerdem wurden der Schmierölkreislauf und die Zylinderköpfe modifiziert.

Als Versuchsträger für die noch als 12 KVD 18/21 AL-3 bezeichneten Baumuster dienten 110 136 des Bw Wittenberge (Umbau 30. Juni 1975 bis 20. Januar 1976) und 110 137 des Bw Güstrow (Umbau 2. November bis 24. Dezember 1976), die im Bw Rostock Seehafen umgerüstet wurden. Einige Monate später stattete das Raw Stendal die Lok 110 137 zwischen 4. und 27. Juli 1977 mit dem ersten 12 KVD 18/21 AL-4 aus, der gründlich erprobt wurde, bevor der KAB mit der Serienfertigung des neuen Motors startete, mit dem auch Maschinen der Baureihe 118²⁻⁴ (ab Januar 1981 Baureihe 118⁶⁻⁸) ausgerüstet wurden. Das Raw Stendal begann 1979 entsprechend der von der HvM verfüigten Sonderarbeit 508, weitere Loks der Baureihe 110 mit einem 12 KVD 18/21 AL-4 auszurüsten. Die 900 Kilowatt starken Maschinen wurden ab 1. Januar 1981 als Baureihe 112 bezeichnet.

Doch damit war das Leistungspotenzial der DR-V 100 noch nicht erschöpft. Im Rahmen der sogenannten Extremerprobung des 12 KVD 18/21 AL-4 wurde die Nennleistung auf 1.050 Kilowatt maximiert. Dazu musste im Wesentlichen nur der Mitteldruck des Turboladers erhöht werden. Der ursprüngliche Zweck der Extremerprobung, die von einer Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der Reichsbahndirektion (Rbd) Halle, des Bw Leipzig Hbf Süd, des Instituts für Eisenbahnwesen (IfE) und des Raw Karl-Marx-Stadt durchgeführt wurde, war das Aufspüren von Motorschwachstellen. Die Werkstatt des Bw Leipzig Hbf Süd rüstete 110 203

Die unumstrittene Hochburg der Baureihe 114 war das Bw Saalfeld. Die dort beheimatete 114 660 hat am 18. Juni 1990 mit P 18082 Unterlemnitz (Strecke Saalfeld – Blankenstein) erreicht

Georg Wagner



Technische Daten DR-Baureihe 114

Achsfolge	B' B
Länge über Puffer	14.240 mm
Gesamtachsstand	9.300 mm
Drehgestellachsstand	2.300 mm
Treibraddurchmesser	1.000 mm
Dienstmasse	64 t
Radsatzfahrmasse	16 t
Leistung	1.100 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h