

## Der Wendezugbetrieb der Deutschen Reichsbahn wurde **50** Jahre

Am 29. September 1957 führte die Deutsche Reichsbahn der DDR auf der Strecke Halle (S.) – Leipzig und damit für sie erstmals den Wendezugbetrieb ein. Bei dieser speziellen Betriebsform für lokbespannte Reisezüge behält die Lokomotive auch nach dem Wechsel der Fahrtrichtung ihren Platz im Zugverband bei. Der Wendezugbetrieb als solcher war in Fachkreisen schon seit langem bekannt. Er wurde vor 1945 vor allem mit Triebwageneinheiten praktiziert. Er beinhaltet hauptsächlich das Steuern eines am Schluss laufenden, also schiebenden Triebfahrzeugs von der Zugspitze aus. Auf der Strecke Halle (S.) – Leipzig hatte die Rbd Halle (S.) bereits mit dem bekannten ET 41 seit 1928 sehr gute Erfahrungen gemacht. Diese Wagen wurden allerdings bis 1945 fast alle durch Kriegseignisse zerstört, außerdem war der elektrische Betrieb auf dieser Strecke 1946 eingestellt worden. Seine Wiederaufnahme war erst für Ende 1958 geplant.



Das Bild zeigt den Befehlswagen des Wendezugs, fotografiert am 24.06.1958, vor der Weiterfahrt des Zugs nach Leipzig Hauptbahnhof im Bahnhof Schkeuditz.

Aufnahme: Sammlung V. Wunderlich (Leipzig)

Planmäßigen Wendezugbetrieb mit Doppelstockwagen und Dampflokomotiven der späteren Baureihe 60 führte die Lübeck-Büchener Eisenbahn im Jahre 1936 zwischen Hamburg und Travemünde ein. Einen ellokbespannten Wendezug (Geschobenen Zug) nahm die damalige Deutsche Reichsbahn (DRB) im Sommer 1939 in der Rbd Nürnberg in Betrieb. Die DR im Vereinigten Wirtschaftsgebiet griff diese Betriebsart im Jahre 1948 im Raum Frankfurt (M) wieder auf. Die Deutsche Bundesbahn (DB) führte diese Betriebsart systematisch weiter. Dabei ersetzte sie die V 36 durch andere Baureihen und rüstete auch Dampf- und Elloks mit den erforderlichen technischen Baugruppen aus. Zu den hauptsächlichsten Vorteilen des Wendezugbetriebs zählen, dass das Umfahren des Wagenzugs durch das Triebfahrzeug im Wendebahnhof entfällt und damit auch die Nebenzeiten für Kuppeln, Vorheizen und Bremsproben. Nachteilig ist ein höherer technischer Ausstattungsgrad von Lok und Wagenzug. Zusätzlich wird ein so genannter Befehls- oder Steuerwagen benötigt, der mit einem kompletten Führerstand ausgerüstet ist und von dem aus die Zugsteuerung bei Schiebefahrt erfolgen kann. Die Vorteile des Wendezugbetriebs werden am deutlichsten wirksam, je mehr Wendezeit entfallen kann, was bei kurzen Fahrtstrecken der Fall ist. Unter diesen Gesichtspunkten wählte die DR zur Einführung des Wendezugbetriebs in der Rbd Halle (S.) die Strecke Halle (S.) – Leipzig aus, denn zwischen den beiden damaligen Bezirkshauptstädten war die Eisenbahnverbindung zu verbessern. Den stark belasteten Durchgangsbahnhof Halle (S.) Hbf und den Kopfbahnhof Leipzig Hbf verband eine Strecke von 38 km Länge. Gebildet wurde der Wendezug aus damals modernen Mitteleinstiegwagen, die der VEB Waggonbau Bautzen wenige Jahre vorher an die DR lieferte. Als Triebfahrzeug wählte man Dampfloks der BR 65.10, weil vorerst nur diese Traktionsart in Frage kam. Diese Loks waren geeignet, in beiden Fahrtrichtungen 90 km/h zu fahren, und sie führten ausreichende Vorräte von 9t Kohle und 16 m<sup>3</sup> Wasser mit.

Diese Geschwindigkeit galt damals als Höchstgeschwindigkeit für Wendezüge aus vierachsigen Reisezugwagen der Stahlbauart. Aus ihrem Bestand solcher Wagen der Gattung C 4üp (später: B 4ümpe / Bgh; Type E 5) ließ die Rbd Halle (S.) einen zum Befehlswagen umbauen. Das erfolgte derart, dass im Einstiegraum am Nichthandbremsende ein Befehlsabteil eingerichtet wurde. Außer dem Befehlstisch baute man ein Lokführerbremventil ein, damit von hier aus der Zug abgebremst werden konnte. Technische Voraussetzungen dafür waren die Nachrüstung einer Hauptluftbehälterleitung einschließlich Absperrhähnen und Schlauchkupplungen an den Wagenenden und eines dreiadrigen Kabels, ebenfalls mit Kupplung, zur Übertragung der Befehle vom Befehlswagen zur Lokomotive. Der Stirnwandübergang am Befehlsabteil wurde nicht mehr benötigt. Zusätzlich angebracht wurden zwei Lampen für das Zugspitzensignal und eine Signalpfeife für Druckluftbetätigung. Die ausgewählten Loks und die übrigen Reisezugwagen mussten ebenfalls die Hauptluftbehälterleitung und das



Kabel zum Befehlsgerät sowie deren Kupplungen erhalten. Außer einem Befehlsempfangsgerät baute man eine Dampfregler-Schließanlage ein. Die Übertragung von Befehlen an den reglerberechtigten Heizer bzw. zweiten Lokführer wurde als *Indirekte Steuerung* bezeichnet. Unterschiedliche Klingelzeichen entsprachen vereinbarten Befehlen. Sie waren vom Empfänger zu wiederholen. So erfolgte im ersten Fahrplanabschnitt des Winters 1957/58 der Wendezugbetrieb. Bereits im Herbst 1957 liefen die Vorbereitungen für einen zweiten Steuerwagen (auf nebenstehendem Bild ist der Führerstand dieses Wagens abgebildet). Dieser entstand auf Basis eines Mittelwagens des ET 31 006 (vorher: ET 31 007c), der ausgebrannt im RAW Dessau verblieb. Schon

äußerlich unterschied er sich von seinem Vorgänger. Der Wagen stand im Dezember 1957 zur Verfügung. Inzwischen bereitete man eine vierteilige Doppelstockeinheit für den Wendezugbetrieb im Raum Halle (S.) - Merseburg - Leipzig vor. Mit dem zweiten Befehlswagen begann bei der DR die systematische Entwicklung und Erprobung der *direkten Steuerung*. Nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke Halle (S.) - Leipzig konnte der Wendezugbetrieb auf Elloks umgestellt werden, anfangs ebenfalls mit indirekter Steuerung des Triebfahrzeugs (E 44 109 und E 44 146). Ab 01.07.1959 wurde der Wendezugbetrieb Halle (S.) - Leipzig mit der direkt gesteuerten Ellok E 04 23 aufgenommen. Seit 1966 löste die DR diese Lok durch neue der Baureihe E 11 und E 42 ab. Die Wagen wurden gegen einen fünfteiligen Doppelstockgliederzug getauscht. Inzwischen setzte die DR weitere Wendezüge in den Rbd Halle (S.), Dresden, Berlin, Schwerin und Magdeburg ein. Auf der Strecke Halle (S.) - Leipzig lösten Doppelstockeinzelwagen der Gattungen DBm und DBmq den Gliederzug und Elloks der Baureihe 243 (heute: 143) ihre Vorgängerinnen ab. Seit 1994 betreibt die Deutsche Bahn AG diese Strecke. Nach modernisierten Bauarten von Doppelstock-Einzelwagen setzt sie gegenwärtig neu beschaffte ein. Als S-Bahn S 10 mit dem Logo „HALLEIPZIG“ sind es DBpbzfa 766 als Steuerwagen und DABpza 785.2 sowie DBpza 780.1 als Mittelwagen.

---

Das Informationsblatt haben für Sie zusammengestellt: Peter Wagner (Leipzig), Wolfgang Müller (Leipzig), Thomas Dießner (Delitzsch). Das Foto auf Seite 1 stellte uns freundlicherweise Volkmar Wunderlich (Leipzig) zur Verfügung. Das Foto auf Seite 2 stammt aus der Historischen Sammlung der DB AG.

Ein ausführliches Heft zu dieser Thematik erscheint im DIE-Archiv im Dezember 2007. Bestellungen können Sie richten an: DIE-Archiv, Herrn Thomas Dießner, Freiherr-vom-Stein-Straße 17, 04509 Delitzsch oder in unserem Internet-Shop unter [www.die-archiv.de](http://www.die-archiv.de) selbst vornehmen.