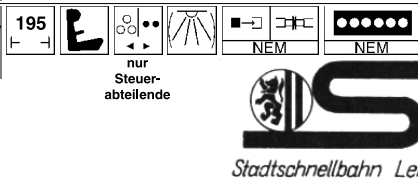


# "Leipziger S-Bahn-Set 1"

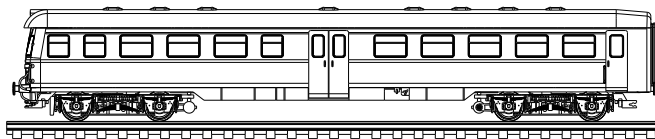


# TILLIG T BAHN

Die ideale Spur

**Art.-Nr.: 01476**  
 - Steuerwagen  
 E 5 der DR, Ep. III  
 in "Leipziger S-Bahn"-Lackierung

## DAS VORBILD



Die Reisezugwagen „E5“ sind als Eilzugwagen 1955 als einer der ersten Neubauwagen von der DR beschafft worden. Die Konstruktion baut auf den Leichtbauverfahren mit den Altenberger Wagen und den Schürzenschnellzugwagen auf. In ihrer Entstehungszeit erhielten sie einen ansprechenden Anstrich mit hellgrünem Fensterband. Ursprünglich als Wagengattung E5 eingegliedert, änderte sich 1957 die Gattungsbezeichnung mit dem neuen Bezeichnungssystem der DR in B4üp-54 (vor der Klassenreform C4üp-54). Diese Fahrzeuge wurden im höherwertigen Reisezugverkehr, u. a. auch im Interzonenverkehr der sechziger Jahre, verwendet. Im Inlandsverkehr waren sie im Magdeburger Raum, in Erfurt und Zwickau konzentriert. Dort bewährten sie sich auf Grund ihrer Konstruktion im Berufs- und Eilzugverkehr. Aus dieser Einsatzart ergibt sich, dass sie in der Regel in artreinen Zügen und oft ohne Gepäckwagen eingesetzt wurden. Die Eilzüge der Relationen Erfurt – Gera und Zwickau – Dresden wurden von den südlichen Direktionen mit diesen Fahrzeugen bestritten. Die Magdeburger benutzten die Wagen vornehmlich im S-Bahn-Verkehr nach Haldensleben (mit V 100) und Salzelmen (E 11/42 und 243). Die Wagen wurden bis zur Vereinigung von DR und DB zur DBAG eingesetzt. Durch die besondere Farbgebung erfuhren die Fahrzeuge im S-Bahn-Verkehr der Stadt Leipzig einen auffälligen Einsatz.

Die S-Bahn (Stadtschnellbahn, Stadtbahn oder Schnellbahn) ist ein Begriff für eine Zuggattung, die sich vor allem durch einen Taktverkehr mit einem besonderem Preissystem und guter Vernetzung mit anderen Verkehrssystemen des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs vom übrigen Eisenbahnbetrieb unterscheidet. Aus dieser Kennzeichnung folgt, dass solch ein Verkehr nur in Ballungsräumen stattfinden kann. Die dafür eingesetzten Fahrzeuge müssen über ein großes Fassungsvermögen verfügen und einen schnellen Fahrgastwechsel ermöglichen. Der Begriff S-Bahn entstand in Deutschland in Berlin mit der Elektrifizierung der Stadt-, Ring- und Vorortbahn 1930. Dafür wurden spezielle Züge mit einer großen Anzahl von Türen und Stehplätzen beschafft. Neben Hamburg, das ebenfalls sein spezielles Stadtbahnssystem ab 1934 so bezeichnete, wurden aber auch mit dem Ruhrschnellverkehr, mit speziell geschaffenen Abteilwagen und Dampflokomotiven (BR 78), ähnliche Verkehrssysteme aufgebaut.

Ähnlich dem Ruhrgebiet ist auch der Leipzig – Magdeburger Raum ein großes, zusammenhängendes Industriegebiet, in dem große Fahrgastzahlen zu befördern sind. Da der Individualverkehr in den sechziger Jahren in der DDR sehr eingeschränkt war, kam dem öffentlichen Nahverkehr eine besondere Bedeutung zu. Bereits Ende der fünfziger Jahre entwickelte sich um die Großstädte herum ein Wendezugsystem, um die Verkehrsfrequenz zu verbessern. Dieses musste aber mit umgebauten Gepäckwagen und umgebauten französischen Personenwagen als Steuerwagen auskommen. Erst Mitte der sechziger Jahre wurden die Steuerwagen für den vierteiligen Doppelstockzug und die Personenwagen der ehemaligen Bauart E5 aus den französischen Umbauwagen entwickelt. Dazu erhielten die Fahrzeuge an einem Wagenende einen Führerstand, von dem sich die Diesellokomotive V 100 und die Elloks der Baureihe E 11/42 direkt steuern ließen. Für Dampflokbetrieb gab es eine indirekte Steuerung (Befehlsleitung). Die E5- Steuerwagen wurden bevorzugt im Raum Magdeburg für Wendezüge in der normalen, grünen DR-Farbgebung verwendet.

1969 wurde zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens des V. Turn- und Sportfestes am 12. Juli die S-Bahn in Leipzig eröffnet. Dazu wurden keine neuen Fahrzeuge beschafft. Die E5 erschienen die Erfordernisse des schnellen Fahrgastwechsels durch die drei Einstiege pro Seite und dem großen Einstiegsbereich in der Mitte mit Stehplätzen und Abstellmöglichkeit für Kinderwagen durchaus noch zu erfüllen. So wurden die E5-Wagen im Rahmen einer Revision leicht modernisiert. Sie bekamen u. a. eine Steuerleitung für Wendezugbetrieb, Türschließeinrichtung und Gummikulstübergänge, die damals zwar schon üblich, bei dieser Wagengattung aber noch nicht durchgängig vorhanden waren. In den Mitteleinstiegräumen wurden Zahlboxen zum Erwerb der Fahrkarten angebracht. Zu diesen Wagen wurden E5- Steuerwagen bereitgestellt.

Die Fahrzeuge wurden im äußeren Anstrich in den Stadtfarben Leipzigs lackiert. Insgesamt wurden 32 Reisezugwagen und 8 Steuerwagen so hergerichtet. Diese Zahl resultiert aus der Bedarfsermittlung, die von acht Zügen mit je vier Reisezugwagen und einem Steuerwagen mit jeweils 356 Sitzplätzen pro Zug als ausreichend für das Beförderungsaufkommen ausging.

Eine Besonderheit der Beschriftung bei diesen Wagen sei angemerkt. Die Fahrzeuge wurden 1969 alle bereits mit Computernummern versehen. Diese steht aber nicht auf der Brüstung der Seitenwand unter dem DR-Logo. Dieses fehlt generell. Die Fahrzeugnummer steht nur auf dem Langträger des Wagens, das DR im UIC-Raster-Kasten, so dass die Fahrzeuge als Inlandswagen gekennzeichnet sind. Dies ist etwas seltsam, da eine Kennzeichnung des Eigentümers eigentlich Pflicht ist. Bemerkenswert ist auch, dass die grünen Steuerwagen der DR dem gleichen Beschriftungsstil folgen.

Als Zugloks kamen Elloks der Baureihe E 11 und E 42 zum Einsatz. Drei der E 11 (E 11 032, 35 und 36) wurden ebenfalls mit einem Sonderanstrich in Blau mit gelbem Zierstreifen versehen. Dieser Anstrich dürfte aber bereits Ende 1970 wieder entfallen sein. Zumindest von der 211 035 gibt es aber noch den Fotobeweis, dass der Anstrich noch nach Einführung der EDV-Nummern vorhanden war. Begründet wurde die Rücklackierung mit der freien Tauschbarkeit der Triebfahrzeuge. So führten den blau-gelben Wagenzug vor allem in der Ep. IV Loks in der Standardfarbgebung der DR. Bei den Wagen nahm man es dann aber wieder nicht so genau. Mit Einführung der Doppelstock-Einzelwagen bei der DR wurden diese auch gleich bei der Leipziger S-Bahn verwendet. Sie verdrängten die alten E5-Wagen aus dem Einsatz. Während die Doppelstockwagen keine Sonderlackierung mehr erhielten (die Sonderlackierung in Stadtfarben [Rot] erhielten die Doppelstockzüge in Halle), behielten die frei werdenden E5 aber den blau-gelben Anstrich bis zur nächsten Revision. So kamen die außergewöhnlich aussehenden Wagen auch in normalen Reisezügen anderer Regionen zum Einsatz.

Das Leipziger S-Bahnnetz begann mit einer in beiden Richtungen befahrenen Ringlinie (A), die ihren Ausgangspunkt im Hauptbahnhof hatte. Nach Westen und Osten um die Stadt herum führte die Strecke nach Markleeberg und wurde dann im Süden bis nach Borna geführt. Nach Osten wurde 1974 eine Strecke (B) bis Wurzen geschaffen. Mit Aufbau des Neubaugebietes von Grünau wurde eine Pendelstrecke (C) Grünau-Plagwitz, wo Anschluss an die Ringbahn bestand, eingerichtet (1977). Im Laufe der Jahre wurde die Linienführung immer wieder den Erfordernissen angepasst. Ende 2004 wurde die Leipziger S-Bahn mit der von Halle verbunden. Bei der Linie A wurde ursprünglich die auf dem Ring gefahrene Fahrtrichtung mit 1 und 2 an den Zügen angezeigt.

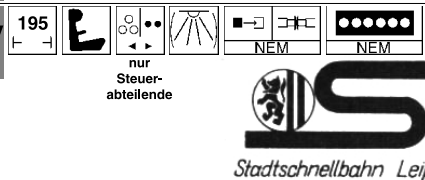
## DIGITALISIERUNG

An der Führerstandsseite besitzt das Modell einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel. Dieser kann im Digitalbetrieb über Decoder gesteuert werden. Dazu ist das Modell mit einem Steckplatz nach NEM 651 ausgestattet. Zum Einsetzen des Decoders ist das Dach des Wagens in Richtung Führerstand zu schieben und nach oben abzunehmen. Die in der Schnittstelle sitzenden Drahtbrücken sind durch einen Decoder zu ersetzen. PIN 1 ist in Fahrtrichtung rechts. Der Zusammenbau des Fahrzeuges erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

## INNENBELEUCHTUNG

Die Modelle des E 5 sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Die in der Toilette bzw. im mittlerem Vorraum an der Wand gegenüber der Toilette sichtbaren Durchbrüche sind für die Kontaktierung der Innenbeleuchtung vorgesehen. Der Reisezugwagen lässt sich öffnen, indem das Dach in Richtung Toilettenseite verschoben und nach oben abgenommen wird.

# "Leipziger S-Bahn-Set 1"

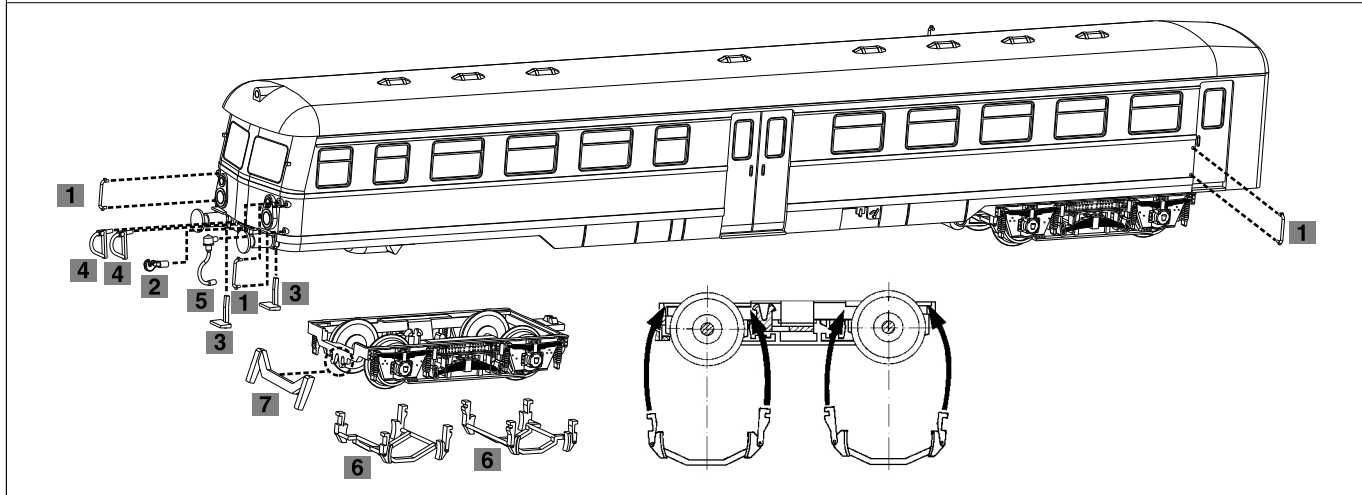


Art.-Nr.: 01476  
 - Steuerwagen  
 E 5 der DR, Ep. III  
 in "Leipziger S-Bahn"-Lackierung

## ZURÜSTTEILE

Zur Vervollkommnung des Modelles liegen einige Zurüstteile bei. Die Bremsbacken der Klotzbremse werden in das Drehgestell eingehangen, wobei die Nut fest am Drehgestellrahmen einrasten muss. Der Bahnräumer wird in das vordere Drehgestell eingerastet. Zur weiteren Detaillierung des Fahrzeuges werden die Griffstangen, Bremsschläuche, Kuppelhaken, Steuerleitung und Rangiertritte in die vorhandenen Bohrungen (laut Zeichnung) gesteckt.

- 1** Griffstangen 4,5 mm
- 2** Kuppelhaken
- 3** Rangiertritt
- 4** Bremsschlauch
- 5** Steuerleitung
- 6** Bremsbacken
- 7** Bahnräumer



## ERSATZTEILE

Lfd.Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
1	Puffer, flach	303080
2	Puffer, ballig	303090
3	Radsatz	210400
4	Drehgestell, vollst. mit Lima	290345
5	Zurüstteile, bl/sw	233680
6	Leiterplatte, vollst.	233970

tillig.com



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muß an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.



Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



TILLIG MODELLBAHNEN GMBH & CO.KG  
 Promenade 1 - 01855 Sebnitz/Sachsen  
 Tel. (03 59 71) 9 03-0, Fax 9 03-19  
 www.tillig.com