

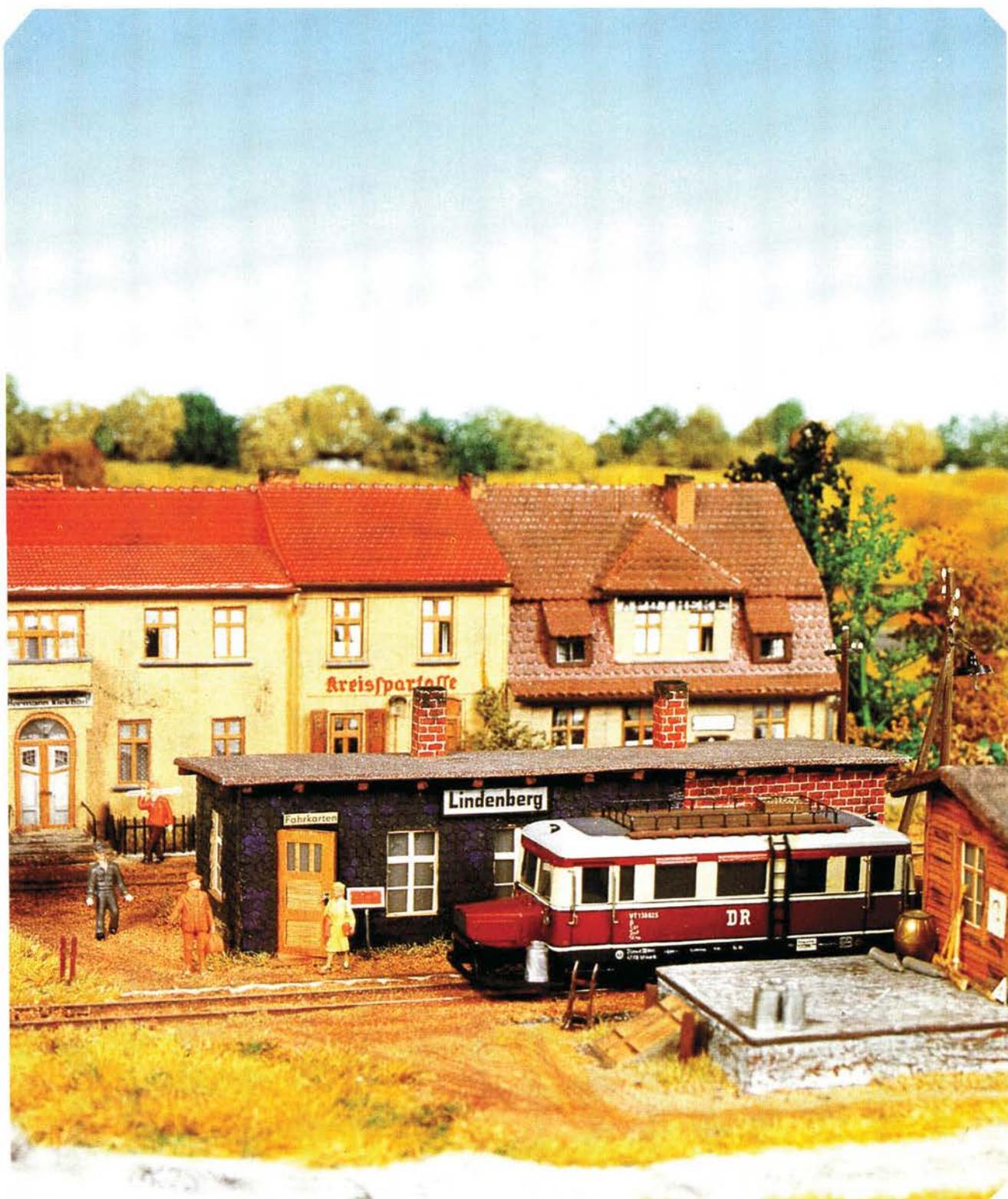
6
89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Messeberichte



**Die Budapester
Schlange**

Liebevoll bezeichnen die Budapester ihre Standseilbahn als „Silko“, was soviel wie Schlange heißt. Dieses Verkehrsmittel war im Jahre 1870 als zweite Personenstandseilbahn der Welt in Betrieb genommen worden. Ursprünglich wurde die regelspurige Bahn mit einer 30 PS starken Dampfmaschine betrieben. 1944 mußte der Betrieb infolge von Bombenschäden eingestellt werden. Bereits drei Jahre später sollte die Standseilbahn wieder hergerichtet wer-

den. Doch damals gab es wichtigere Bauvorhaben. Als dann zu Beginn der 80er Jahre die Rekonstruktion des zum Königspalast gehörenden Burgviertels vorbereitet wurde, konnte auch der Wiederaufbau der Standseilbahn berücksichtigt werden (siehe „me“ 10/86, S. 16). Fahrzeuge und Bahnanlagen sind im alten Stil neu entstanden; die Stationsgebäude wurden den alten Straßenbahndienststellenhäusern nachempfunden. Die Kabinen bestehen aus Holz und Messing; sie entsprechen den einstigen Fahrzeugen. Ein 50-kW-Gleichstrom-Motor ermöglicht den Bahnbetrieb.

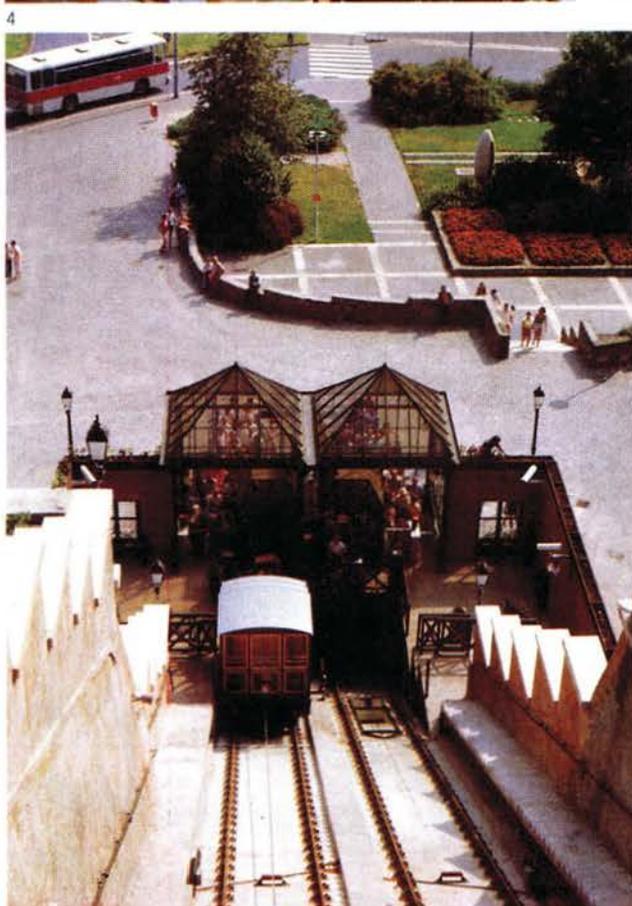
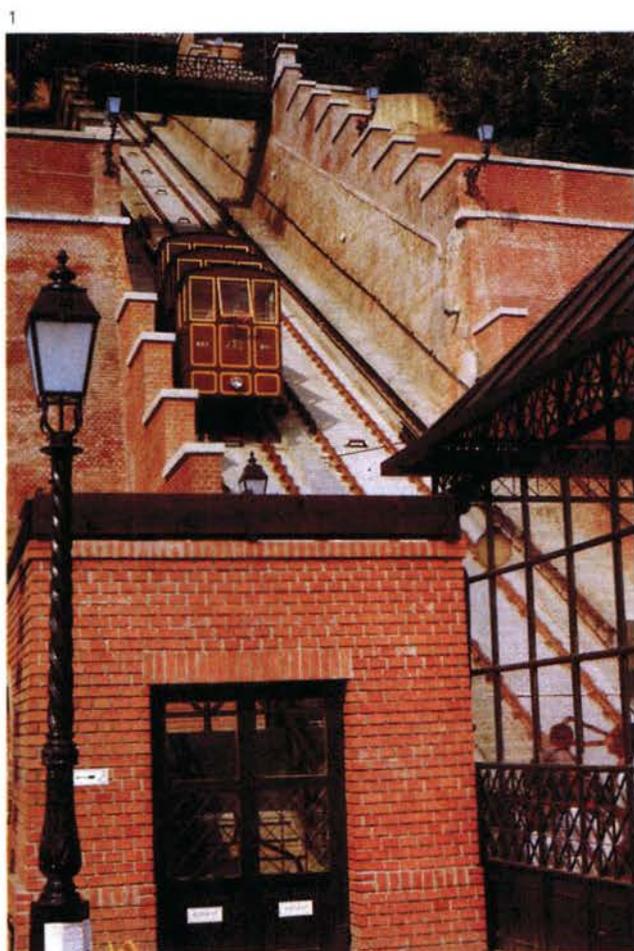
1 Die Standseilbahn erreicht die Talstation. Bei einer Länge von 101 m überwindet dieses Verkehrsmittel einen Höhenunterschied von 50,5 m.

2 Ein Wagen in der Bergstation. Deutlich zu sehen ist die abgestufte Bauweise des Fahrzeugs.

3 Das Gebäude der Bergstation. Im Keller sind der Antriebsmotor, die Regelungs-, Steuerungs- sowie Einspeisungsanlage untergebracht. Hier endet auch das 29 mm starke Förderseil.

4 Blick auf das Gebäude der Talstation am Clarz Ádámter, ein Hauch von Nostalgie ist unübersehbar. Bis zum Endpunkt der Bahn benötigt man 43 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 3 m/s.

Text und Fotos: Chr. Lohse, Schulzendorf



3

4

1

2

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leserinformationen	2
literatur	Rezensionen	33
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	34
anzeigen	suche/biete/tausche	35
eisenbahn		
aktuell	Leipziger Frühjahrsmesse 1989	8
kurzmeldungen	DDR und Ausland	3
mosaik	Die Mohren hatten ihre Schuldigkeit getan Im Wandel der Zeiten	4 5
historie	Die Baureihe 44 im Bw Eberswalde Erinnerungen an Pollo 150 Jahre Eisenbahn Leipzig–Dresden 2. Teil	6 11 14
fahrzeugarchiv	5. Folge: Der Akkumulatortriebwagen der K. Sächs. Sts. E. B.	17
modellbahn		
aktuell	Leipziger Frühjahrsmesse 1989	28
anlage	H0 _e -Heimanlage Kyritz–Lindenberg Eine Gartenbahn entsteht 5. Teil	25 30
tips	Vervollkommnung einer Kleingartenanlage in H0, H0-BR 89.2 als Museumslokomotive im Modell- bahn-Bw Waldgestaltung, BR 250	24 29
international	Ein bemerkenswerter Modellbahn-Güterwagen von Märklin	36
vorbild-modell	Die Brückenbauten des Bahnhofs Erfurt West	21

Titelbild

Ein Blick auf die H0/H0_e-Heimanlage von Hans Weber aus Berlin. Im Schmalspurbahn-
hof Lindenberg steht der während der Schul-
zeit verkehrende T 4455 abfahrbereit nach
Hoppenrade. Links neben der Kreisspar-
kasse befindet sich das bekannte Gasthaus
„Zur Eisenbahn“. Mehr über die einzigartige
Anlage erfahren Sie auf den Seiten 24 bis 26
dieser Ausgabe. Erinnerungen an das Vor-
bild, dem Pollo, sind auf den Seiten 10 bis 13
festgehalten.

Foto: V. Thie, Berlin

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluss: 4. 5. 1989
Geplante Auslieferung: 7. 6. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
7/89: 6. 7. 1989

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen
Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher
Buchhandel und Zeitungsvertrieb,
insbesondere Gebr. Petermann
GmbH & Co. K. K., Kurfürsten-
straße 111, 1000 Berlin (West) 33 und
HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH,
Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin
(West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger
Postzeitungsvertrieb und Buchhand-
lungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem
durch den Buchexport Volkseigener
Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag
vermittelt.

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle
Anzeigenannahmestellen in der DDR,
für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB
Verlag Technik, Oranienburger
Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020,
zuständig.

Im Gespräch mit Lesern

Am 18. März 1989 fand im Rahmen einer Mitgliederversammlung der ZAG 2/13 „Freunde der Eisenbahn“ Cottbus ein Leserforum mit der Zeitschrift „modelleisenbahner“ statt. 25 Freunde der großen und kleinen Eisenbahn diskutierten darüber, wie der „me“ noch interessanter und aktueller gestaltet werden kann. Berechtigte Kritiken an der Modellbahnindustrie und mehr Informationen über deren internationale Entwicklung sollten im „me“ wieder mehr berücksichtigt werden. Mit den meisten Beiträgen sind die Freunde jedoch einverstanden. Obwohl derzeit nicht realisierbar, hat die Redaktion volles Verständnis für den Wunsch der Leser, die Papierqualität des Schwarzweißteils der Zeitschrift zu verbessern.

Ähnliche Äußerungen waren während eines Leserforums zu hören, das im Rahmen einer Funktionsratsberatung des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt am 15. April 1989 in der Bezirksstadt mit 125 Freunden auf der Tagesordnung stand. Einmal mehr zeigte sich, daß die offene Diskussion über vorhandene Probleme und Wünsche gegenseitiges Verständnis wecken und neue Möglichkeiten für eine vielfältig gestaltete Zeitschrift erschließen helfen. Zuvor erläuterte der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, die gegenwärtige und künftige Arbeit des Verbandes. Dabei standen die Beiträge des DMV zur Traditionspflege und zur Entwicklung der Modellbahnindustrie ebenso im Vordergrund wie eine künftige Reduzierung der Verwaltungsarbeit zugunsten unseres Hobbys, das im Freizeitleben unseres Landes zunehmend an Bedeutung erlangt. *me*

Zum dritten Mal in Berlin

Obwohl einige Leser an einen Aprilscherz glaubten, ist das dritte Modellbauerforum des Bezirksvorstandes Berlin und der Redaktion „modelleisenbahner“ am 1. April 1989 eine erfolgreiche Sache geworden. 18 Modellbauer haben daran teilgenommen, unter ihnen sogar vier Freunde aus Halle (S.) und Stralsund. Wenn man einmal von dem freundlich gestalteten Raum und dem gereichten Imbiß absieht, war durch die aufgeschlossene Atmosphäre der Anwesenden und der vielen Modelle sofort die richtige Stimmung vorhanden. Modelle der Nenngrößen H0, H0₈, 0 und II fanden gegenseitig ihre Bewunderer. Besonders interessant waren die im Rohbau befindlichen Exponate.

Geben und nehmen



Liebe Leser!

In zwei Monaten ist es soweit. Der Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten mitten auf dem Alexanderplatz – es ist der zwanzigste – erwartet am 25. August 1989 seine Besucher. Daß der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, eingeschlossen die Redaktionen „Der Deutsche Straßenverkehr“, „modelleisenbahner“ und „Fahrt frei“, sowie die Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“ des DMV dabei sind, ist für die daran beteiligten Kolleginnen und Kollegen selbstverständlich. Es geht um eine gute Sache, um hilfebedürftige Journalisten in Asien, Afrika und Lateinamerika.

Auch diesmal sind uns alle Besucher aus nah und fern herzlich willkommen.

Natürlich freuen wir uns wiederum auf Ihre Spende. Bis zum 15. August 1989 kann sie an die Redaktion „modelleisenbahner“ geschickt oder nach Vereinbarung bei uns abgegeben werden. Für Ihre Hilfe danken wir Ihnen schon jetzt.

Redaktion „modelleisenbahner“

Neben Triebfahrzeugen und Wagen wurde auch eine Signalanlage mit Bildstellwerkteil vorgestellt, die exakt nach dem Signalbuch entstand. Hier ließ jeder jeden in die Karten gucken. Und fest steht auch, daß neue Ideen für zukünftige Modelle mit nach Hause genommen wurden. Allerdings gibt es auch Kritisches zu vermerken. Alle Anwesenden waren Mitglieder des DMV. Wir waren unter „uns“, was keinesfalls beabsichtigt war. Denn wir haben diese Zusammenkünfte nicht nur für organisierte Modellbauer geschaffen, sondern wollen alle Interessenten erreichen. Wir möchten unser Wissen weitergeben und hoffen, daß auch wir Anregungen erhalten. Darum stimmt es traurig, daß Sie, liebe Modellbauer und Eisenbahnfans, nicht den Mut oder die Zeit zu einem Besuch gefunden hatten. In abgewandelter Form eines klugen geflügelten Wortes gilt hier der Wahlspruch: „Der Erfahrungsaustausch ist der halbe Weg zu einem Modell, das die Industrie nicht fertigt.“

Fassen Sie sich deshalb ans Herz, planen Sie im Frühjahr 1990 den Besuch unseres Forums ein und achten Sie aufmerksam auf unsere Ankündigung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Abschließend sei besonders den Freunden der Arbeitsgemeinschaft 1/64 des DMV für die Vorbereitung der gut organisierten Veranstaltung gedankt.

E. Schalow, Vorsitzender der Kommission für Wettbewerbe beim Bezirksvorstand Berlin und Mitglied der Präsidiumskommission für Wettbewerbe

75 Jahre Omnibusbetrieb in Dresden

Am 1. April 1989 präsentierte der Dresdner Altmarkt Ungewöhnliches: 24 Fahrzeuge, darunter 20 Omnibusse verschiedener Bauarten und vier Spezialtransporter, wurden unbestritten zum Publikumsmagnet. Eine Rundfahrt mit allen Fahrzeugen in der Dresdner Altstadt bildete den Abschluß dieser großen Schau. Parallel dazu fand ein dreistündiges Kolloquium statt, das dem Omnibus gewidmet war. Referenten waren die Kollegen Klotzsche, Stadtrat für Transport- und Nachrichtenwesen in Dresden, Dr. sc. Ritschel, Betriebsdirektor des Verkehrsbetriebes Dresden, Dr. Kirchberg und Dr. Torges von der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden sowie Kollege Schindler vom Verkehrsmuseum Dresden. *wdm.*

Mit Dampf und Diesel ins Oderland

Anläßlich des 40. Jahrestages der DDR und dem 20. Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten finden am 19. und 20. August 1989 Solidaritätsfahrten der Redaktion „Fahrt frei“ und der Reichsbahndirektion Berlin statt.

Es verkehren täglich zwei Züge von Berlin-Lichtenberg nach Kietz und zurück mit Fotohalt in Müncheberg (Mark). Auf dem Bahnhof Kietz ist eine Fahrzeugausstellung unter dem Motto „Eisenbahn zum Anfassen“ vorgesehen. Teilnehmerkarten werden ab 11. August auf dem S-Bahnhof Berlin-Alexanderplatz verkauft. Solidaritätsfahrpreis: 15,00 Mark für Erwachsene, Kinder (bis 10 Jahre) 7,50 Mark. Weitere Einzelheiten werden noch rechtzeitig in der Tagespresse und „Fahrt frei“ sowie auf Aushängen veröffentlicht.

D. K.

Falschinformationen statt Tatsachen

In den zurückliegenden Monaten erschienen in mehreren Zeitschriften und Zeitungen des deutschsprachigen Auslands verschiedene Kurzbeiträge, nach denen einige Eisenbahnmuseumsfahrzeuge der DDR, u. a. die Lokomotive 01 2137, in die Bundesrepublik Deutschland verkauft werden sollen. Die Leitung der Deutschen Reichsbahn bat uns mitzuteilen, daß diese Informationen erfunden wurden und absolut nicht der Tatsache entsprechen. Alle derzeit als Eisenbahnmuseum- und Traditionsfahrzeuge erfaßten Lokomotiven und Wagen bleiben als kulturelles Erbe zum Zwecke der Traditionspflege in der DDR erhalten und werden – soweit noch nicht geschehen – in den nächsten Jahren Schritt für Schritt restauriert. *me*

Herzliche Glückwünsche

Am 21. Mai 1989 feierte unser geschätztes Beiratsmitglied Wolfgang Petznick seinen 60. Geburtstag. Der gelernte Lokomotivschlosser ist seit mehr als drei Jahrzehnten in der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn im Ministerium für Verkehrswesen tätig und hatte maßgeblichen Anteil an der Rekonstruktion verschiedener Dampflokomotiven der DR in den 60er Jahren.

Seit 1981 gehört Wolfgang Petznick dem Redaktionsbeirat des „modelleisenbahners“ an. In dieser ehrenamtlichen Funktion steht er der Redaktion stets mit Rat und Tat zur Seite. Hierfür sei ihm an dieser Stelle besonders gedankt.

Die Redaktion „modelleisenbahner“ gratuliert dem Jubilar auch im Namen des Herausgebers der Zeitschrift, dem DMV, sehr herzlich. Für die Zukunft wünschen wir Wolfgang Petznick vor allem Gesundheit, viel Erfolg bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit und uns eine weitere gute Zusammenarbeit im Interesse unserer Leser. *Redaktion „modelleisenbahner“*

**Neues Exponat für
das Verkehrsmuseum**

Rechtzeitig zur großen Fahrzeugparade anlässlich des 150jährigen Bestehens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Riesa wurde der „Goliath“ fertiggestellt. Dieser Wagen ist am 9. Februar 1989 vom Raw „7. Oktober“ Zwickau an das Verkehrsmuseum Dresden übergeben worden (Abb. 1). Das Fahrzeug gehört zu jenen Großraumsattelwagen, die ab 1924 unter maßgeblicher Mitwirkung des Eisenbahnfachmanns Laubenheimer entwickelt wurden und aus denen ab 1926 der Einheitswagen für Kohle hervorging. Durch Einsatz von Silizium-Stahl und von Lenkachsparen anstelle von Drehgestellen konnte die Eigenmasse auf 19,0 t reduziert und damit die Tragfähigkeit auf 60 t angehoben werden. Durch seine kurze Baulänge von 10,0 m erreichte der Wagen optimale Werte von 20 t Achslast und von 8,0 t/m Meterlast. Das günstige Verhältnis von Gesamtmasse zur Länge über Puffer wurde für Selbstentladewagen nicht mehr übertroffen. Damit stellt das Fahrzeug eine ingenieurtechnische Spitzenleistung dar und steht am Anfang der modernen Großraumwagenentwicklung. Wagen mit diesen technischen Parametern erforderten jedoch eine Tragfähigkeit des Oberbaus von 20 t Achslast (heute Achsfahrmasse) und von 8 t/m Meterlast (heute Fahrzeugmasse je Längeneinheit). Die Preußischen Staatsbahnen hatten bereits um die Jahrhundertwende damit begonnen, den Oberbau entsprechend zu verstärken.
Wh., Foto: R. Heinrich, Steinpleis

**Höheres Niveau
für den Reiseverkehr**

Zur Verbesserung des Personenverkehrs sind im vergangenen Jahr in der UdSSR neue Strecken in Betrieb genommen worden, darunter Moskau–Nowy Uren-goi, Chabarowsk–Nerjungri, Wolgograd–Kulsary und Machatschkala–Adler. In diesem Jahr kommen die Strecken Tomsk–Adler, Kuibyschew–Nishnawar-towsk, Tschernigow–Moskau und Moskau–Labytnangi (Autonomer Bezirk der Jamal-Nenzen) hinzu. In den Sommerspitzenzeiten werden 137 Züge zusätzlich in die Haupturlaubegebiete fahren. Die Zahl der verlängerten Züge mit 20 bis 25 Wagen wird weiter erhöht. Im vergangenen Jahr waren es 145 Züge, wodurch täglich Fahrkarten für 100 000 Fahrgäste zusätzlich zum Verkauf angeboten werden konnten. In diesem Jahr wird die

Zahl dieser Züge auf 179 und bis zum Ende des Planjahrfünfts auf 200 steigen.

Jetzt geht es vor allem um höhere Zuggeschwindigkeiten. Wertvolle Erfahrungen wurden z. B. auf der Strecke von Moskau nach Leningrad gewonnen. Die Schnellzüge legen die 650 km in nur drei Stunden und 50 Minuten zurück. Das Komplexprogramm „Progress“ sieht u. a. vor, daß bis zum Ende des Planjahrfünfts mehr als 60 Züge vor allem von Moskau nach der Krim, nach dem Kaukasus, nach Brest, Kiew, Tschop und Riga eine Geschwindigkeit von 160 km/h fahren. Noch in diesem Jahr werden in Tbilissi, Krasnodar, Irkutsk und einigen anderen Städten neue Bahnhöfe übergeben.
me

Metro in Alma-Ata

Als 15. Stadt der Sowjetunion erhält die Hauptstadt von Kasachstan eine Metro. Der erste Spatenstich ist auf dem Gelände der künftigen Station Oktjabrskaja vollzogen worden. Die Strecke in die Neubaugebiete im Westen der Stadt wird zunächst 8 km lang sein, später dann 40. Insgesamt

samt sind die Metrostrecken in der UdSSR 474 km lang und haben 323 Stationen. Davon gibt es in Moskau 217 km und 135 Stationen. 1988 sind hier 4,4 km und drei Stationen hinzugekommen. 1989 wird der letzte Fernbahnhof, Sawjolowsk, an das Metronetz angeschlossen. In der usbekischen Hauptstadt Taschkent ist inzwischen mit dem Bau der dritten Metrolinie begonnen worden. Sie wird das Zentrum der Stadt mit den neuen Wohngebieten im Norden verbinden, rund 10 km lang sein und acht Stationen haben.
me

Am „Ende der Welt“

Den Namen des künftigen nördlichsten Bahnhofs der Welt findet man nur auf Spezialkarten: „Bowanenko“, gelegen auf der westsibirischen Jamal-Halbinsel jenseits des 73. Breitengrades. Über 540 km wird die dort endende Eisenbahnstrecke lang sein. Sie ist eines der anspruchsvollsten Projekte des laufenden und auch des nächsten Fünfjahresplans. An der Westküste der Halbinsel entlang führt sie bis zum Kap Charassowoi und wird entscheidend dazu beitragen,

die Erdgasfelder von Jamal zu erschließen. Das erste Sechstel auf dem Wege zum „Ende der Welt“, wie dieses Gebiet auch genannt wird, ist zurückgelegt. Von Labytnangi am Ob-Unterlauf, wo die Bahn beginnt, ist die Trasse nunmehr schon bis zur 90 km entfernten ersten Zwischenstation Jamto vorangetrieben worden.

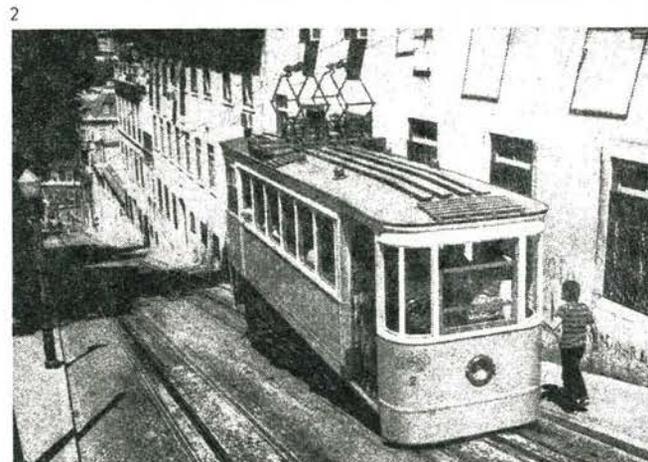
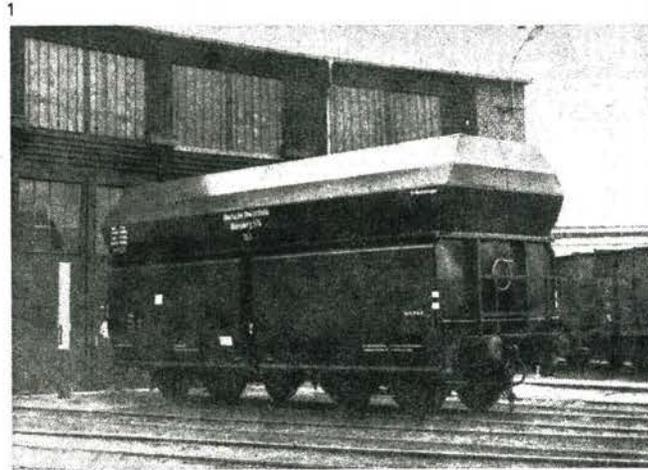
Jährlich mehr als 9 Mill. t Güter sollen künftig über die Gleise rollen. Bis dahin ist noch härteste Pionierarbeit zu leisten. Der Schienenstrang führt durch die wegelose, menschenleere Tundra und Zonen ewigen Frostbodens, die sich im nur kurzen Sommer in grundlosen Morast verwandeln. 101 Brücken sind zu bauen. Um die Festigkeit des Bodens zu gewährleisten, wird der Baugrund mit synthetischem Wärmeisolationmaterial versehen.

Bei der Jamal-Bahn handelt es sich um die fünfte Arktisstrecke der Sowjetunion. Veteran ist die Murmansk-Bahn. Die drei anderen Strecken sind die von Dudinka nach Norilsk in der Krasnojarsker Region, die vom Zentrum des Landes nach Workuta und Labytnangi sowie die zum Erdgasfördergebiet Jamburg.
me

Lissabons Straßenbahn

Seit mehr als 80 Jahren verkehren in Portugals Hauptstadt Lissabon elektrische Straßenbahnen. Eine große Steigung hat die „Santa Justa Lift-Bahn“ zu bewältigen. Eine dritte in das Gleis eingelassene Schiene sorgt für die notwendige Sicherheit. Am 31. August 1901 wurde diese Bahn in Betrieb genommen (Abb. 2).

Der öffentliche Personenverkehr begann aber schon früher: Am 17. November 1873 nahm die erste Pferdebahnlinie den Betrieb auf. Eingesetzt wurden doppelstöckige „Amerikaner“. Schon 1877 gab es in Lissabon eine mit Akkumulatoren betriebene Bahn. Doch sie entsprach nicht den Erwartungen. 1889 kam es zu Versuchen mit einer Dampfstraßenbahn. Schließlich entschieden sich die Stadtväter für ein elektrisches Straßenbahnnetz. In den 60er Jahren wurden mehrere Strecken stillgelegt. Der flexiblere Einsatz von Bussen erhielt den Vorzug. Inzwischen aber zeichnet sich auch in Lissabon eine Renaissance des bewährten Verkehrsmittels ab.
Mrd. Repro: Sammlung M. Radloff, Berlin





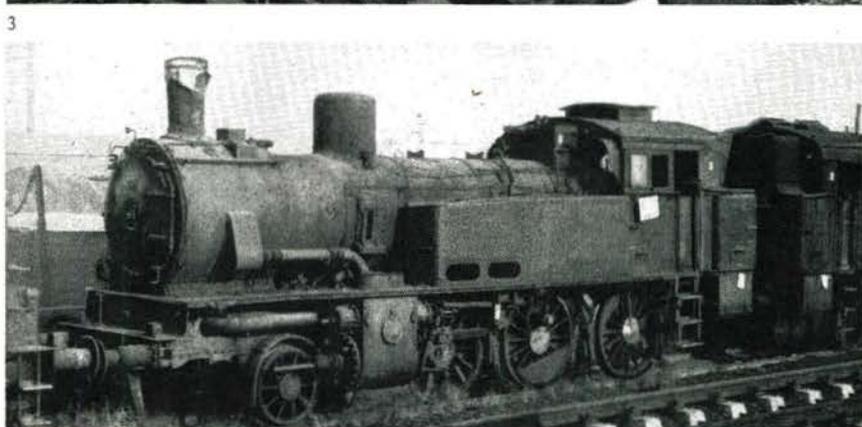
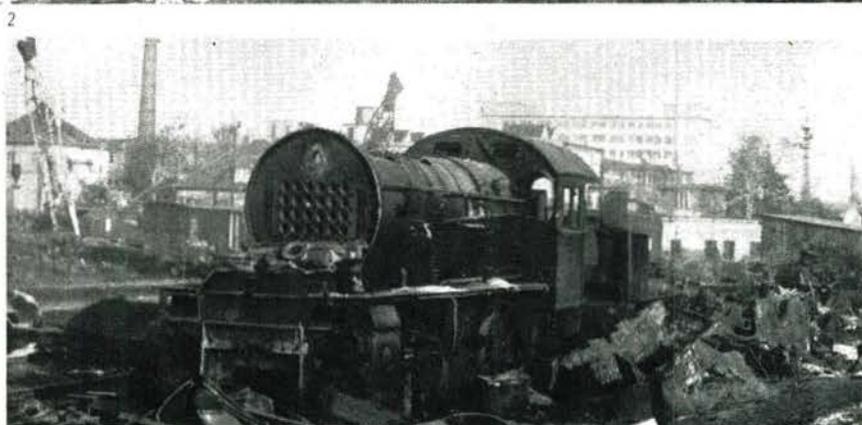
Die Mohren hatten ihre Schuldigkeit getan

Sagt man nicht oft, daß die Dampflokomotiven für die Welt und Zivilisation wesentlich mehr taten als manche Politiker, Wissenschaftler und Künstler? Auch der Lebenslauf und das Schicksal mancher Dampflokomotiven ist beinahe so bunt und interessant wie die Geschichte eines menschlichen Lebens.

Drehende Räder der Dampflokomotiven vor den Zügen brachten dem Menschen lange Jahre viel Lebenswichtiges – auch Freude, Wiedersehen und Liebe. Manchmal aber begleiteten rollende Räder die Leute in dunkle Kapitel der Geschichte, in den Krieg. Kurz gesagt: Die Dampflokomotive war immer dabei. Aber wie für den Menschen, kam auch für die meisten der eisernen Kolosse der letzte Tag.

So endete auch der Lebenslauf von einigen ausgemusterten Dampflokomotiven verschiedener Baureihen der Deutschen Reichsbahn zum Jahreswechsel 1966/67. Und das geschah auf zwei heute schon nicht mehr existierenden Schrottplätzen in der Hauptstadt der ČSSR! Hier also drehten sich letztmalig die Räder von insgesamt 36 Dampflokomotiven der DR-Baureihen 55, 56, 74, 89, 92 und 94. Ein Zerlegeplatz lag östlich vom sogenannten Bahnhof Praha-Libeň und der zweite am Moldauufer, unweit vom 1972 stillgelegten Bahnhof Praha-Těšnov entfernt. Auf beiden Zerlegeplätzen wurden damals gleichzeitig die meisten der ausgemusterten ČSD-Dampflokomotiven verschrottet, unter ihnen die Baureihen 344.0 und 1, 354.0 und 7, 414.0, 422.0 sowie 524.0.

Von der Deutschen Reichsbahn kamen nach Praha-Libeň im November 1966 zuerst die Dampflokomotiven 56 107, 56 123 und 56 163 vom Bw Werdau, die 56 164 vom Bw Nossen, die 56 165 vom Bw Dresden-Friedrichstadt und 56 172 vom Bw Freiberg. Diese Maschinen



wurden noch bis Ende 1966 zerlegt. Kurz danach folgten von der Rbd Magdeburg die 55 2583, 55 2860 und 55 4366 vom Bw Magdeburg-Buckau, die 74 890 und 92 6504 vom Bw Dessau sowie die 92 6502 vom Bw Brandenburg. Anfang Januar 1967 erreichten dann in einem Ganzzug insgesamt sieben kleine Neunundachtziger das besagte Anschlußgleis von Praha-Libeň. Auch sie kamen von der Rbd Magdeburg: die 89 6010 vom Bw Oebisfelde, 89 6103 vom Bw Magdeburg-Buckau, 89 6107 vom Bw Magdeburg-Rothensee, 89 6109 vom Bw Salzwedel, 89 6207 (Bw?), 89 6216 (Bw?), 89 6307 und die 89 6406 vom Bw Salzwedel. Ende Februar 1967 gehörten diese Veteranen der Vergangenheit an. Im Dezember 1966 rollte ebenfalls von der Rbd Magdeburg ein Ganzzug, bestehend aus 16 ausgemusterten Dampflokomotiven, auf den Zerlegeplatz am Moldauufer in Praha-Těšnov. Bis März

1 Die letzten Tage verschiedener 89er in Praha im Januar 1967; v. l. n. r.: 89 6103, 89 6307, 89 6109, 89 6107, 89 6010, 89 6207, 89 6216 und 89 6406. Ganz hinten die 55 2860 und die teilweise zerlegte 55 4366.

2 Die fast zerlegte 55 4366 auf dem Schrottplatz von Praha-Libeň.

3 Die letzte große Reise der 74 890 vom Bw Dessau endete ebenfalls in Praha.

1967 wurden dort verschrottet: die 74 726 vom Bw Magdeburg-Rothensee, 74 929 (Bw?), 74 1152 und 74 677 vom Bw Güsten. Hinzu kamen die 89 6006 vom Bw Haldensleben, 89 6026 (Bw?), 89 6161 vom Bw Magdeburg-Rothensee, 89 6168 (Bw?), 89 6205 vom Bw Magdeburg-Buckau, 89 6405 vom Bw Haldensleben, 89 6476 vom Bw Dessau, 89 7349 vom Bw Oebisfelde und die 94 202 vom Bw Haldensleben.

Text und Fotos: CK

Bernhard Solyga, Berlin

Im Wandel der Zeiten

Über die Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn

Zu dieser Thematik veröffentlichte „me“ im Heft 8/87, Seite 38, einen Beitrag. Viele Leser baten uns daraufhin, nähere Angaben über die außerordentlich wechselvolle Geschichte jener Fahrzeuge zu veröffentlichen, die in den zurückliegenden 25 Jahren auf der sogenannten Flachbahnstrecke im Einsatz waren bzw. heute dort verkehren. Bernhard Solyga, im Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöne-weide maßgeblich am Um- und Aufbau dieser Fahrzeuge beteiligt, verfaßte darüber einen Beitrag, der interessante und zugleich bemerkenswerte Einzelheiten enthält.

Die Redaktion

Um den Betrieb auf der Flachbahnstrecke der Oberweißbacher Bergbahn reibungslos aufrechterhalten zu können, wurde bereits 1963 im zuständigen Heimat-Raw Berlin-Schöne-weide ein neuer Triebwagen aufgebaut. Das als ET 188 70 bezeichnete Fahrzeug entstand aus Teilen des seinerzeit zwischen Lichtenhain und Cursdorf eingesetzten, ehemaligen Leipziger Straßenbahntrieb-wagens, Fahrschalter, Motor, Puffer, Zughaken und Radsätze wurden von diesem Fahrzeug übernommen. Bei den Fenstern und Türen handelte es sich um solche von der Berliner S-Bahn. Der Wagen hatte einen Achsstand von 5000 mm und anfangs starre Achsen sowie Gleitlager und erhielt im Jahre 1967 Lenkachsen und Wälzlager.

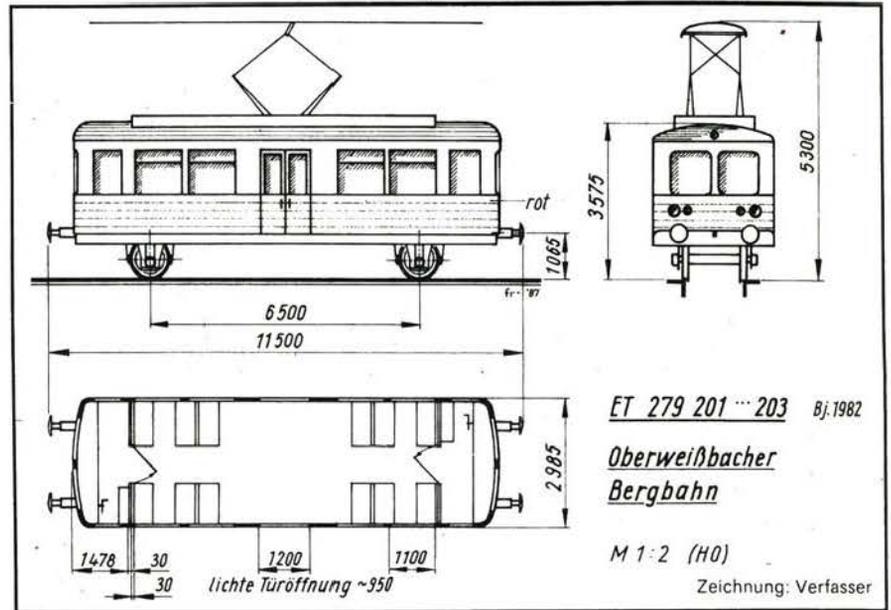
1969 forderten das Bw Saalfeld als auch die Einsatzstelle Lichtenhain, den älteren Trieb-wagen ET 188 531 zu modernisieren. Das Fahrzeug bekam den für die Güterbühne maximal möglichen Achsstand von 6500 mm. Vom Vorgängerfahrzeug wurden die Tragfedern und die Zughaken übernommen. Die Motoren USL 253 und die Fahrschalter entstammten Beständen der Leipziger Straßenbahn. Die verwendeten Radsätze waren mit denen der Berliner S-Bahn identisch. Der Laufkreisdurchmesser betrug 900 mm. Eine Vielfachsteuerung existierte nicht. Die in Reihenschaltung funktionierende Beleuchtung lag geregelt an der Fahrleitung an. Luftverdichter, konnten von der Leipziger Straßenbahn beschafft werden. Der Wagenkastenaufbau wurde an den ET 188 701 angelehnt, wobei sich die Abschrägung als überflüssig erwies. Die Türen und Fenster waren die bei der Berliner S-Bahn üblichen. Die Fenster-Lüftungsklap-pen dienten später als Vorbild für die im Rahmen des Modernisierungsprogramms bei der Berliner S-Bahn eingeführte Fensterbauart. Die

Stirnansicht wurde ähnlich wie bei den Berliner Großprofil-U-Bahn-Wagen der Bauart E III mit gleichem Radius gestaltet.

Beide Fahrzeuge wurden im Betriebseinsatz gekuppelt. Dabei zog der jeweils an der Spitze laufende Wagen den anderen. Wenn eines der beiden Fahrzeuge defekt war oder in das Raw überführt werden mußte, stand nur ein Triebwagen zur Verfügung. Diese Situation brachte aber bei dem zeitweilig relativ hohen Reiseverkehrsaufkommen Probleme mit sich. Deshalb erhielt das Raw „Roman Chwalek“ im Jahre 1973 den Auftrag, einen geeigneten VB als Steuerwagen auszubauen. Zu dieser Zeit gehörten noch zahlreiche Fahrzeuge dieser Art zum Bestand der

lin-Schöne-weide den Auftrag, sämtliche im elektrischen Betrieb eingesetzten Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn zu modernisieren.

Zunächst wurde der Triebwagen 279 201-8 (ex ET 188 531) umgebaut. Das äußere Antlitz blieb bei diesem Wagen unverändert. Alle Stirnwände erhielten allerdings die Einheits-spitzensignalleuchten der DR. Die verglasten Führerstandsrückwände entfernte man. Der Führerstand wurde völlig umgebaut und mit dem Straßenbahnfahrschalter der LEW-Bauart STNFB 1, dem Führerbremseventil St 125 und einer Sifa ausgerüstet. Die Fahrmotoren des Typs GFM 3127 erreichen eine Leistung von 2×60 kW. Der Luftverdichter (Bauart



DR. Ein Wagen mit kurzer Länge wäre wegen des geringen Platzangebots unzuweckmäßig gewesen. Die Wahl fiel schließlich auf den Wagen 190 840-9 (ex VB 140 518). Beide Stirnwände dieses Fahrzeuges mußten umgebaut werden und erhielten Spitzensignale. Hinzu kam ein Führerstand. Im Untergestell wurden ein Straßenbahnumformer (600 V/24 V) aufgehängt und eine Batterie 24 V-140 Ah angeordnet. Auf einen Achsgenerator verzichtete man. Als Sitzgestelle kamen die gleichen wie bei der Berliner S-Bahn zum Einbau. Der Führerstand war vom Fahrgast-raum nur durch ein Geländer abgeteilt.

Im Rahmen der fälligen Schadgruppenunter-suchung des Jahres 1975 wurden schließlich beide Triebwagen für den Steuerwagenbetrie-b umgebaut. Es handelte sich dabei um einen Hauptstrombetrieb. Die Anfahrwider-stände des Triebwagens blieben beim Steuer-wagenbetrieb abgeschaltet, dafür arbeiteten aber die Anfahrwiderstände auf dem Dach des Steuerwagens. Der Einsatz der elektrischen Widerstandsbremse (Motor-bremse wie Straßenbahn), mit der beide Triebwagen ausgerüstet waren und noch sind, war beim Steuerwagenbetrieb nicht möglich. Deshalb mußte der Steuerwagen stets bergwärts, also in Richtung Cursdorf, rollen.

1981 erhielt das Raw „Roman Chwalek“ Ber-

lin-Schöne-weide den Auftrag, sämtliche im elektrischen Betrieb eingesetzten Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn zu modernisieren. Zunächst wurde der Triebwagen 279 201-8 (ex ET 188 531) umgebaut. Das äußere Antlitz blieb bei diesem Wagen unverändert. Alle Stirnwände erhielten allerdings die Einheits-spitzensignalleuchten der DR. Die verglasten Führerstandsrückwände entfernte man. Der Führerstand wurde völlig umgebaut und mit dem Straßenbahnfahrschalter der LEW-Bauart STNFB 1, dem Führerbremseventil St 125 und einer Sifa ausgerüstet. Die Fahrmotoren des Typs GFM 3127 erreichen eine Leistung von 2×60 kW. Der Luftverdichter (Bauart 2 HS3-63/75) wird von einem umgewickelten Motor des S-Bahn Luftverdichters VV 100/75 angetrieben. Die Innenausstattung blieb im wesentlichen erhalten. Neu eingebaut wurden lediglich Leuchtstoffröhren und Trans-verter. Der Wagen erhielt außerdem eine Beschallungs- und Abfahrwarnanlage. Mit dem neu eingesetzten Steuerventil EMV 10 konnte das Fahrzeug dann auf der zweiten elektrisch betriebenen Nebenbahn der DR, der Strecke Müncheberg-Buckow, erprobt werden. Die Fahrten verliefen zur vollsten Zufriedenheit. Danach wurde der Trieb-wagen 279 203-4 analog dem Triebwagen 279 201-8 modernisiert. Der einzige Unter-schied besteht in anderen Seitenwandfen-tern, die original denen der S-Bahn-Bau-reihe 277 (ehemalige 2.-Klasse-Abteile) ent-sprechen.

Schließlich folgte der Steuerwagen 279 202-6. Aus ihm entstand ein dritter Trieb-wagen, der 279 205-9.

Die Arbeiten an den beiden zuletzt genannten Fahrzeugen kamen einem Neubau gleich. Alle drei Triebwagen sind mit Steckdosen ausgerüstet, so daß der Betrieb mit Steuer-wagen möglich wäre. Er ist aber derzeit nicht erforderlich. Der Einsatz von zwei Trieb-wagen als Zugeinheit ist stets mit der Bedin-gung verknüpft, daß der jeweils führende Triebwagen den anderen zieht.

Andreas Wegemund (DMV),
Eberswalde

Die Baureihe 44 im Bw Eberswalde

Das südlichste Bahnbetriebswerk der Reichsbahndirektion Greifswald, das Bw Eberswalde, stand meist etwas im Schatten des Dampftriebs der letzten Jahre. Schwerpunkt war und ist die Güterzugförderung in dieser Dienststelle. Bis Mitte der 50er Jahre wurden diese Aufgaben mit den Baureihen 50⁰⁻³ und 56²⁻⁸ erfüllt. Danach kamen die 52er in ihrer ursprünglichen Form und Anfang der 60er Jahre die gerade rekonstruierte Baureihe 52⁸⁰ zum Einsatz. Schließlich gab 1966 und 1967 die Baureihe 42 ein kurzes Gastspiel, um vor allem schwere Kesselzüge vom PCK Schwedt (O.) zu befördern.

Die Ölloks hielten Einzug

Außer den Heizlokomotiven 44 081 und 44 1107 gab es vor 1970 keine 44er in der Rbd Greifswald. Die einzigen ölgefeuerten Dampflokomotiven vor der EDV-Umnummerung in dieser Direktion waren 13 03¹⁰ in Stralsund und 26 50⁵⁰ in Pasewalk und Angermünde. Die ersten Öl-44er, die 44 0235, 44 0452 und 44 0576 kamen im September 1970 zum Bw Angermünde. Ihnen folgten am 16. Oktober 1970 die 44 0616 und im Dezember 1971 die 44 0256 und 44 0614 vom Bw Halle G. Ab 26. September 1971 machten dann die Eberswalder Lokpersonale das erste Mal Bekanntschaft mit den Dreizylinder-Maschinen. Sie fuhren auf den Angermünder Loks im Umlauf 32.2/32.1. Es wurden im eintägigen Umlauf drei 44.0 besetzt. Dieser eintägige Dienstplan mit drei Maschinen des Bw Angermünde war zu unflexibel und wurde zum Sommer 1972 aufgegeben. Die Baureihe 44 konzentrierte man von nun an in Eberswalde und in Angermünde weitere Maschinen der Baureihe 50⁰.

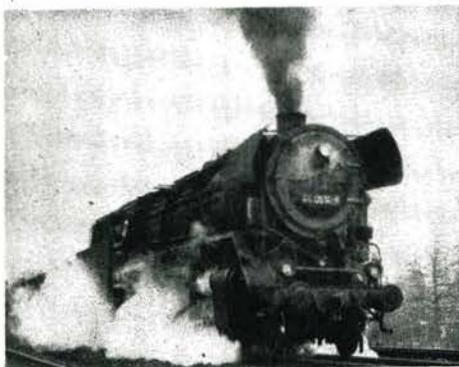
Einsatz und Unterhaltung

Nachdem im März 1972 die 44 0235, 44 0452, 44 0576 und 44 0616 von Angermünde nach Eberswalde umbeheimatet wurden, folgten im April die 44 0265 und im Mai die 44 0614. So standen dem Bw Eberswalde ab Sommerfahrplan 1972 sechs Lokomotiven zur Verfügung. Es wurde der Plan 32 mit fünf Lokomotiven aufgestellt. Da natürlich die sechs 44er für diesen Umlauf

nicht ausreichten, mußten Leistungen von der Baureihe 52.8 übernommen werden (Tabelle 1). Erst im Jahre 1974 konnte durch weitere Abgaben von den Bahnbetriebswerken Halle G und Meiningen die Triebfahrzeuglage für den schweren Güterzugdienst verbessert werden. Mit dem Zugang der 44 0568 von Halle G nach Eberswalde am 28. Juni 1974 waren dann in Eberswalde zwölf 44er stationiert. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1974 verkehrten im Plan 32 vier und im Plan 31.1 drei Loks der Baureihe 44. Und so konnte man den Einsatz der Baureihe 52 im Plan 32.2 und 32.3 auf insgesamt vier Loks redu-

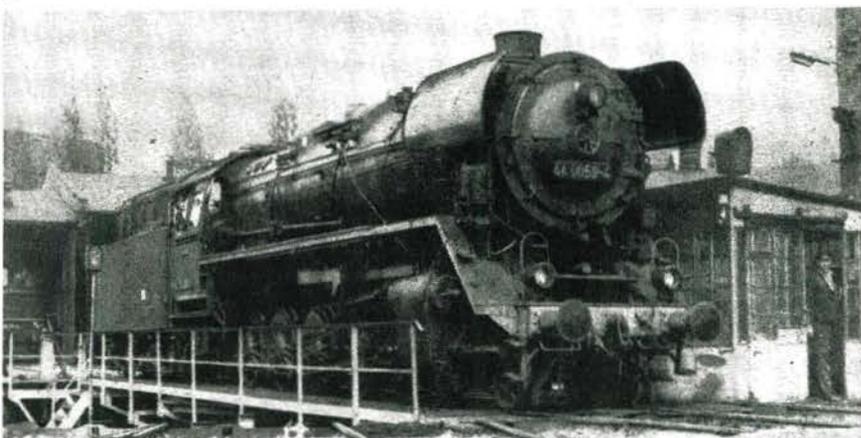
Dg 51555 mit fast 2 000 Tonnen täglich. Auch Kieszüge mit 1 700–1 800 Tonnen Last gehörten zum Aufgabenbereich, die von Althüttendorf und Oderberg-Bralitz nach Berlin gebracht wurden. Planmäßige Reisezugleistungen oblagen den Eberswalder Ölloks nur im Sommerabschnitt 1975; es handelte sich um die P 4943 Eberswalde–Wriezen und P 17996/17997 Wriezen–Neurüdnitz.

Die Leistungen dieser Baureihe in Eberswalde soll an Hand des Sommerfahrplans 1978 verdeutlicht werden. Von den sieben eingesetzten Loks standen dem Plan 33 die 44 0256, 44 0235



1 44 0614 mit Dg 51559 in voller Fahrt bei Eberswalde, 24. November 1979

2 44 0059 auf der Drehscheibe im-Heimat-Bw, 28. April 1981



zieren. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch schon Güterzugleistungen mit Dieselloks der Baureihe 120 der Bahnbetriebswerke Lutherstadt Wittenberg und Pasewalk von Eberswalder Personal gefahren. Der Einsatz der Baureihe 44 in Eberswalde überstieg nie mehr als sieben Planloks. Aufgrund des höheren Bestandes an Ölloks in Angermünde wurde dort eine Bunkeranlage errichtet. Die Eberswalder Dienstpläne berücksichtigten täglich Fahrten in diese Richtung zum Ölbunkern. Anlaufpunkte der 44er des Bw Eberswalde waren: Angermünde, Stendell, Pasewalk, Templin, Neustrelitz, Adamsdorf, Berlin-Pankow, Berlin-Wuhlheide, Wustermark, Priort, Seddin, Rüdersdorf, Neurüdnitz und Frankfurt (O.). Schwerpunktmäßig wurden Kesselwagen-Ganzzüge auf der Relation Stendell–Seddin und Stendell–Wustermark gefahren, wie der

Tabelle 1:

Bestand und Einsatz der Baureihe 44 im Vergleich zur Baureihe 52 und 120 im Bahnbetriebswerk Eberswalde

Monat/ Jahr	Baureihe 44		52		120	
	Be- Stand	Ein- satz	Be- stand	Ein- satz	Be- stand	Ein- satz
6.71	-	-	23	12	-	2 ¹
6.72	6	5	19	7	-	2 ¹
6.73	7	5	18	7	-	2 ¹
6.74	12	7	18	4	-	2 ¹
6.75	12	7	16	3	-	2 ¹
6.76	12	7	16	2	-	1 ¹
6.77	12	7	11	4	5	3 + 1 ¹
6.78	12	7	2	-	5	3
6.79	13	7	-	-	8	4
6.80	14	7	-	-	8	5
6.81	14	5	-	-	9	5
10.81	14	1	-	-	16	11
6.82	11	-	2	1	18	10

Legende: 2¹ - personalbesetzte Maschinen der Bahnbetriebswerke Pasewalk und Lutherstadt Wittenberg;
1¹ - personalbesetzte Lok des Bw Pasewalk

und 44 0616 zur Verfügung. Im Plan 34 waren es die 44 0452, 44 0566 und 44 0576 und im Plan 35.1 die 44 0614. Die Lok des Tages 2 im Plan 33 war als Reserve unter Dampf. So waren effektiv sechs Maschinen im Einsatz. Pro Triebfahrzeug wurden täglich durchschnittlich 368 km gefahren, bei 16,5 Einsatzstunden erreichte man eine Leistung von 0,45 Btkm pro Lok und Tag. Die Unterhaltung von Dreizylinderlokomotiven war bekanntlich nicht einfach. Zwischenreparaturen an Stangenlagern, Oberflächenvorwärmern, Kolbenschiebern und an der Feuerbuchsausmauerung traten häufig auf. Im Abstand von

24 Tagen wurden die Kessel ausgewaschen und die Fristarbeiten ausgeführt.

Traktionswechsel

Im Mai 1977 trafen die ersten fünf Großdieselloks der Baureihe 120 vom Bw Güsten ein. Sie rüttelten aber noch nicht an den angestammten 44er-Leistungen. Es wurde der 52er-Umlauf weiter reduziert. Die Baureihe 52 konnte dann Ende 1977 überwiegend zur Rbd Cottbus abgegeben werden. Im Februar 1979 wurde der 44er Bestand in Eberswalde noch einmal durch die 44 0195 von Sangerhausen und 44 0687 von Nordhausen aufgefrischt, die aber hier nur kurz

zur Aushilfe weilten, ebenfalls die 44 0398 für etwa sieben Wochen bis Anfang 1980. Als letzter Zugang kam dann am 29. März 1980 die 44 0351 vom Bw Eberswalde im Frühjahr 1980 den höchsten 44er Bestand mit 14 Maschinen erreicht. Teilweise bedingt durch Materialermüdungen an Kessel und Rahmen, trat Ende 1979 ein hoher Reparaturanfall auf, einige Maschinen warteten lange auf eine Raw-Zuführung. Daraufhin wurden, um die Zugförderungsleistungen zu erfüllen, noch einige 50^{er} vom Bw Pasewalk für kurze Zeit in Eberswalde stationiert. Als einzige Lok dieser Baureihe blieb dann die 50 0012 länger im Bestand.

Die ersten Einschränkungen in den Dienstplänen gab es ab Winterfahrplan 1980/81. Auf drei Loks im Plan 33 und drei Loks im Plan 34 mußte verzichtet werden. Ab Juni 1981 waren dann nur noch fünf 44er im planmäßigen Einsatz. Anfang August 1981 kam das erste Aus für die „Öl-Jumbos“. Am 8. August 1981 wurden die 44 0059 und 44 0182 kalt als Reserve abgestellt. Ihnen folgten am 20. August 1981 die 44 0566 und 44 0616 und am 25. September 1981 die 44 0195, 44 0300, 44 0256, 44 0568, 44 0592 und 44 0614. Dies war nur durch weitere Zugänge von Lokomotiven der Baureihe 120, meist vom Bw Stralsund, möglich. Zum Winterfahrplan 1981/82 wurde noch einmal ein eintägiger Umlauf aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich noch die 44 0351 und 44 0576 unter Dampf. Wegen eines größeren Schadens an beiden Maschinen mußten sie abgestellt werden, und die 44 0182 kam ab 1. November 1981 wieder zum Einsatz, jedoch nur bis zum 30. Dezember 1981. Laut Weisung der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) im Ministerium für Verkehrswesen vom September 1981 waren bis zum Jahresende 1981 alle ölgefeuerten Dampflokomotiven abzustellen. Mitte März 1982 wurden noch einmal einige ölgefeuerte 44er und 50er angeheißt, um die Bunkeranlagen zu leeren. In der Rbd Greifswald war als letzte Öllokomotive die 44 0182 in Betrieb. Sie versah bis zum 16. April 1982 ihren Dienst.

Damit schien eine Geschichte der 44er beim Bw Eberswalde beendet zu sein. Im darauffolgenden Jahr kamen jedoch die rostgefeuerten 44 1616 und 44 1618 vom Raw Meiningen nach Eberswalde und wurden am 25. Juli 1983 ungenutzt an die Rbd Cottbus abgegeben.

Abschließend möchte sich der Verfasser bei Herrn Reichsbahn-Oberamtmann Stupka für die Unterstützung bedanken.

Quellenangaben

- (1) Betriebsbücher der Dampflokomotiven der Baureihe 44.0
- (2) Triebfahrzeugverwendungsnachweise des Bw Eberswalde
- (3) „Baureihe 44-Öl“ Arbeitsgemeinschaft 5/2 des DMV Neubrandenburg
- (4) Privatarchiv des Verfassers



3 44 0235 am 7. März 1980 als Dieselerersatz vor P 4943 nach Wriezen in Eberswalde Hbf

4 Auswascharbeiten im Bw Eberswalde 44 0568 und 44 0300, 12. August 1981

Fotos: Verfasser (4); T. Iwen, Eberswalde (1, 2 und 3)

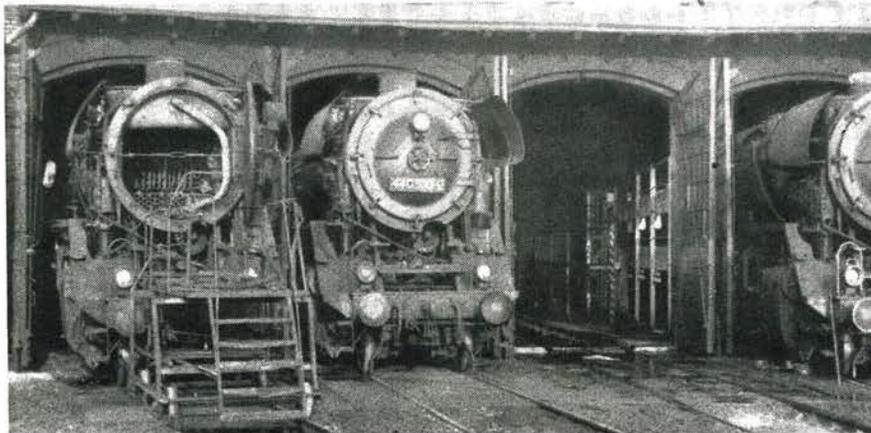


Tabelle 2:

Übersicht der beim Bahnbetriebswerk Eberswalde beheimateten Lokomotiven der Baureihe 44 Stand: 1. Januar 1988

Nr. vor 1970	Nr. ab 1970	Herkunft von	Bestand in Eberswalde	Abgang an	Rückbau auf Rostfeuerung	Nr. nach Rückbau	Verbleib per 1. April 1988
44 195	44 0195	Bw Sgh	22. 2. 79-10. 8. 82	RAW Mei	8. 9. 82	44 2195	zerlegt 11/84
44 300	44 0300	Bw Hal	8. 8. 73- 9. 4. 82	z - Park	17. 3. 83	44 2300	zerlegt 2/88
44 351	44 0351	Bw Güw	29. 3. 80- 1. 11. 82	z - Park	23. 2. 83	44 2351	Obw Wülknitz
44 398	44 0398	Bw Wit	6. 12. 79-31. 1. 80	Bw Wit	29. 9. 82	44 2398	Bw Engelsdorf
44 452	44 0452	Bw Agm	23. 3. 72-13. 8. 81	Bw Mei	16. 11. 82	44 2452	Bw Arnstadt
44 687	44 0687	Bw Nrd	22. 2. 79-23. 4. 79	Bw Nrd	15. 6. 82	44 2687	Bw Gera
44 1059	44 0059	Bw Mei	28. 1. 74- 9. 4. 82	z - Park	12. 11. 82	PmH 12	zerlegt 3/88
44 1182	44 0182	Bw Hal	4. 10. 72-16. 8. 82	z - Park	18. 11. 82	44 1182	Bw Gera
44 1235	44 0235	Bw Agm	15. 3. 72- 9. 10. 81	z - Park	19. 11. 82	PmH 13	zerlegt 3/88
44 1256	44 0256	Bw Agm	5. 4. 72-15. 9. 82	RAW Mei	14. 10. 82	44 1256	Bw Engelsdorf
44 1566	44 0566	Bw Hal	10. 8. 73-16. 8. 82	z - Park	-	-	zerlegt
44 1568	44 0568	Bw Hal	28. 6. 74-16. 8. 82	z - Park	-	-	zerlegt 7/83
44 1576	44 0576	Bw Agm	15. 3. 72-16. 8. 82	z - Park	-	-	zerlegt 3/83
44 1592	44 0592	Bw Hal	13. 8. 73- 1. 11. 82	z - Park	-	-	zerlegt
44 1614	44 0614	Bw Agm	27. 5. 72-15. 9. 82	RAW Mei	29. 10. 82	44 1614	Bw Engelsdorf
44 1616	44 0616	Bw Agm	15. 3. 72- 7. 3. 83	RAW Mei	19. 4. 83	44 1616	
		RAW Mei	1. 5. 83-25. 7. 83	Bw Elw			Bw Bautzen
44 1618	44 0618	RAW Mei	15. 4. 83-25. 7. 83	Bw Btz	31. 1. 83	44 1618	zerlegt 12/84

Legende: Sgh - Sangerhausen, Hal - Halle G, Güw - Güstrow, Wit - Wittenberge, Agm - Angermünde, Nrd - Nordhausen, Mei - Meiningen, Elw - Elsterwerda, Btz - Bautzen

Gottfried Köhler, Berlin

**Leipziger
Frühjahrsmesse
1989**



**Vielseitiges Schienenfahrzeug-Angebot
auf dem Messebahnhof**

Obwohl die traditionsreiche Leipziger Frühjahrsmesse schon lange ihre Pforten geschlossen hat, ist es für das Vorstellen besonderer Exponate keinesfalls

1



Die Abb. 1 bis 4 zeigen Ansichten vom neuentwickelten Intercity-Triebzug des Typs DE-IC-2000 N-OSE, der auf der regelspurigen Strecke Athen-Thessaloniki bei der Griechischen Eisenbahn (OSE) verkehren wird. Den wagenbautechnischen Teil der Triebwagen fertigte das KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf, die Mittelwagen des VEB Waggonbau Bautzen. Für die Antriebs- und Hilfsbetriebsausrüstung zeichnete AEG verantwortlich. Das Endergebnis war so überzeugend, daß dafür in Leipzig Messgold vergeben wurde. Der 101,8 Meter lange vierteilige Zug, Eigenmasse 210 t, verfügt über eine Traktionsleistung von 2×1000 kW, über 180 Sitzplätze und ist für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgelegt. Neben dem hohen Fahrkomfort, der u. a. durch eine mikroprozessorgesteuerte Fahrgastraumklimatisierung gekennzeichnet ist, hat der Zug außerdem eine mikroprozessorgesteuerte Traktionsausrüstung für den Fahr- und den Bremsbetrieb erhalten. Zur technischen Sicherheit dienen vor allem die elektronische Brandmelde- und die automatische Feuerlöschanlage, die mit Mikroprozessoren gesteuerten Überwachungs- und Schutzeinrichtungen, die elektronische Sicherheitsfahrtschaltung und die geschwindigkeitsabhängige Verriegelung der Fahrgasteinstiegstüren. Wie auf Abb. 2 erkennbar, besteht für den Triebfahrzeug-

führer durch eine übersichtliche Anordnung der Bedien- und Meldesysteme ein hoher Bedienkomfort.

zwei spät. Immerhin gab es Neuentwicklungen, die einmal mehr das Ansehen des DDR-Schienenfahrzeugbaus bestätigten und zugleich unterstrichen, daß sich dieser Industriezweig mit Erfolg den Anforderungen des Weltmarktes stellt. Zwei Fakten mögen das verdeutlichen: Drei Viertel des Weltexports von Reisezugwagen kommen aus den Kombinatbetrieben des Vereinigten Schienenfahrzeugbaus; 40 Bahnverwaltungen und internationale Transportorganisationen gehören zum Kundenkreis. Seit einiger Zeit sind es neben dem Hauptabnehmer Sowjetische Eisenbahnen, die sowohl Kühl- als auch Reisezugwagen in größeren Stückzahlen bestellen. Gleichzeitig wurden für den Aufbau einer umfangreichen Ferti-

gungsstätte in Wuhan annähernd 40 000 Konstruktions- und technologische Produktionsunterlagen bereitgestellt.

Inzwischen gibt es auch enge Kooperationsbeziehungen mit der Griechischen Eisenbahn, u. a. durch eine gemeinsame Güterwagen- und Reisezugwagenproduktion in zwei gegenwärtig nicht ausgelasteten griechischen Werften. Auch die Herstellung von zwölf diesel-elektrischen Triebzügen für den Intercity-Verkehr in Griechenland als Ergebnis eines Vertrages zwischen dem DDR-Außenhandelsbetrieb Schienenfahrzeuge Export-Import und der AEG Westinghouse Transportsysteme GmbH Berlin (West) spricht für die hohe Wertschätzung des rollenden Materials der DDR.

Nachfolgend eine kleine Bildauswahl des Schienenfahrzeugprogramms.

Die Firma ANF der französischen Schienenfahrzeugindustrie stellte einen Kesselwagen aus Nirosta für den Chemiekalienstransport aus (Abb. 5). Die Britischen Eisenbahnen benutzten Fahrzeuge dieses Typs für den Transport von flüssiger Kreide. Mit einer Länge über Puffer von 15 240 mm wiegt der Wagen nur 21,4 t; das Behältervolumen beträgt 48 m³.

Der VEB Waggonbau Niesky war mit einem „Zweiseitenkipper“ (Abb. 6) vertreten. Der für die Griechische Eisenbahn gebaute vierachsige offene Güterwagen besitzt ein hydraulisch zu betätigendes Entladesystem zum Kippen des Wagenkastens nach beiden Längsseiten. Zuckerrüben, Kohle und Rundholz gehören zu den bevorzugten Ladegütern. Dafür ist ein nutzbarer Laderaum von 71 m³ vorhanden. Bei einer Achsfahrmasse von 20 t kann das Fahrzeug in Züge bis 120 km/h eingestellt werden. Der VEB Waggonbau Görlitz gab mit einem Doppelstock-Einzelwagen Einblick in sein traditionsreiches Fertigungsprogramm (Abb. 7). An die Polni-



schon Staatsbahnen (PKP) werden 160 Wagen dieses Typs geliefert. Sie werden im Massenverkehr der Ballungszentren zum Einsatz kommen. Deshalb erhielt das Fahrzeug die breite Ausführung der tief liegenden Türöffnungen für einen schnellen Ein- und Ausstieg. Ansonsten verfügt jeder Wagen über 132 Sitzplätze; er ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h einsetzbar, hat eine leistungsfähige Luftheizung und Drehgestelle der Bauart Görlitz VI-Do mit Scheibenbremsen.

Das KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf stellte den für die Berliner S-Bahn entwickelten Triebzug der Baureihe 270 vor, der inzwischen Serienreife erreicht hat (Abb. 8). Die elektronisch gesteuerten Triebzüge mit Gleichstromstellertechnik sind für Geschwindigkeiten bis 90 km/h ausgelegt. Im „me“ 1/88, Seite 4, wurde der Zug bereits ausführlich vorgestellt.

Fotos: Verfasser (1, 2, 4 und 8); Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt (3 und 5 bis 7)