

3  
87

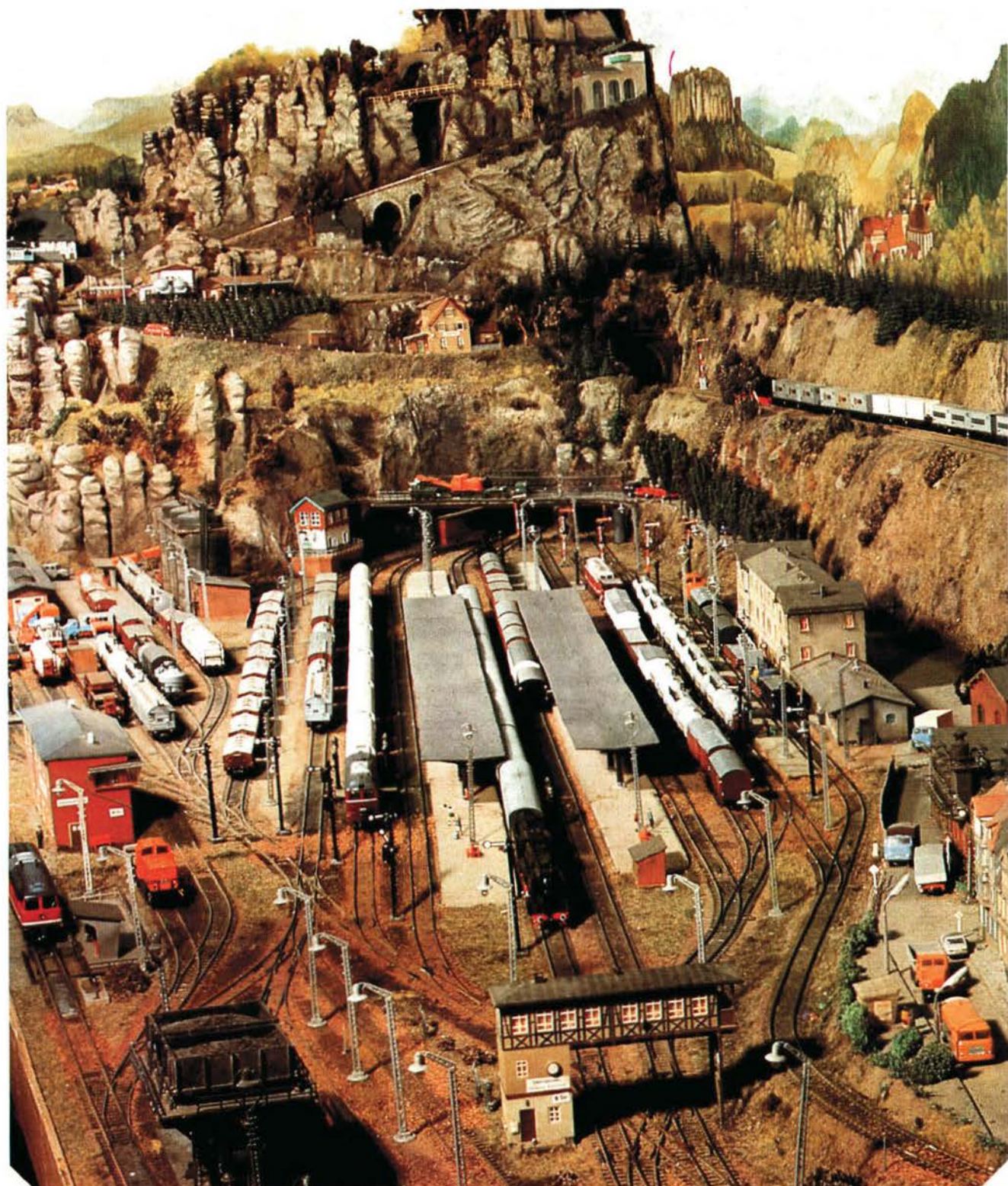
transpress

modell

eisenbahner

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

Aufruf  
Modellbahn-  
wettbewerb



**Rbd Erfurt  
nun dampffrei**

In einer gemeinsamen Veranstaltung der Deutschen Reichsbahn und des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt wurde am 29. und 30. November 1986 auf das bevorstehende Ende des Dampfbetriebes aufmerksam gemacht. An diesen Tagen verkehrten verstärkt Lokomotiven der Baureihe 41, aber auch die Traditionslokomotiven 01 1531 und 44 1093 vor Regelzügen zwischen Saalfeld und Camburg.

Am 31. Dezember 1986 war es dann soweit: Der Nahgüterzug 66463, Camburg-Göschwitz, ging als letzter von einer Dampflokomotive gezogener Zug der Einsatzstelle Göschwitz des Bw Saalfeld auf die Reise. Damit endete auch für die Rbd Erfurt der planmäßige Dampflokeinsatz.

Bereits am 19. Dezember 1986 wurde den Heizern des Bw Saalfeld in einer kleinen Feierstunde für ihre Arbeit gedankt; alle erhielten neue Tätigkeiten innerhalb dieser Dienststelle.

1 Lokomotive 44 1093 mit dem Nahgüterzug bei Kahla am 30. November 1986.

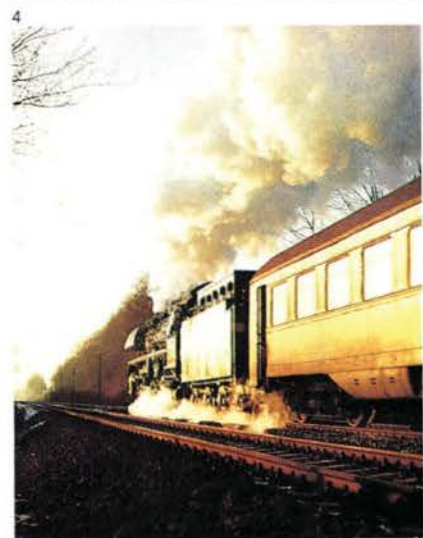
2 Auch die 218 019 gab sich am 29. November 1986 die Ehre. Soeben hat sie den D 503 nach Camburg gebracht; die 01 1531 wird ihn weiter nach Saalfeld führen.

3 Sie war die letzte: Die 41 1150 befand sich vom 20. bis 31. Dezember 1986 als einzige noch im Einsatz. Diese Aufnahme zeigt die Maschine am 31. Dezember in Göschwitz.

4 Aus der „Blütezeit“ der Göschwitzer 41er stammt diese Aufnahme: Am 6. Dezember 1983 zog die 41 1055 den P 6018. Das Foto entstand in der Nähe vom Bahnhof Kraftsdorf.

Text und Fotos: W. Drescher, Jena (1 bis 3);  
G. Schilke, Hohenleuben (4)

3



4

eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
36. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**Titelbild**

Erinnern Sie sich? Für vier Wochen war 1985 diese Gemeinschaftsanlage der AG 3/53 Gelenau während der großen Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm zu sehen und stets dicht umlagert. Aber kaum jemand hat die gelungene Anlage aus dieser Perspektive gesehen – außer unserem Fotograf H.-W. Pohl, der extra für eine Panorama-Aufnahme auf die Leiter stieg! Unser Titelbild zeigt den Durchgangsbahnhof Steineroda. Über die vor allem thematisch in sich geschlossene Anlage berichteten wir ausführlich in den Heften 12/1985 und 1/1986.

Foto: H.-W. Pohl, Berlin

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten Chronik des DMV	2
<b>international</b>	Aufruf zum XXXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1987	21
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	24
<b>anzeigen</b>	suche/biete/tausche	25

**eisenbahn**

<b>kurzmeldungen</b>	DDR und Ausland	8
<b>mosaik</b>	Eine elektrisch betriebene Werkbahn	9
<b>historie</b>	Vierachsige dieselmechanische Triebwagen der DRG (1. Teil)	4

**nahverkehr**

<b>kurzmeldungen</b>	Straßenbahnen im Gespräch	10/16
<b>mosaik</b>	Die Leipziger Überland-Straßenbahn (2. Teil)	12

**modellbahn**

<b>aktuell</b>	28469 in 13 Tagen	14
<b>anlage</b>	Eine klappbare N-Heimanlage	17
<b>tips</b>	Schlusssignal für TT-Modell-BR 118	26
<b>mosaik</b>	Das gute Beispiel	22
<b>international</b>	XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1986	20
<b>vorbild-modell</b>	Modellvorschlag: SSI „Köln“	27

**Redaktion**

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur:  
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm  
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**

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.  
Günter Fromm, Erfurt  
Dr. Christa Gärtner, Dresden  
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  
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  
Ing. Lothar Schultz, Rostock  
Hansotto Voigt, Dresden

**Erscheint im transpress**

**VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin**  
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
Lizenz Nr. 1151  
Druck:  
(140) Druckerei Neues Deutschland,  
Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeit-  
schriftenkatalogen des „Buchexport“,  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, Postfach 160,  
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Aus-  
züge sind nur mit Genehmigung der  
Redaktion gestattet.  
Art.-Nr. 16330  
Verlagspostamt Berlin  
Redaktionsschluss: 30. 1. 1987  
Geplante Auslieferung: 5. 3. 1987  
Geplante Auslieferung des Heftes  
4/87: 7. 4. 1987

**Anzeigenverwaltung**

VEB Verlag Technik Berlin  
Für Bevölkerungsanzeigen alle  
Anzeigenannahmestellen in der  
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der  
VEB Verlag Technik, Oranienburger  
Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020  
Bestellungen sind zu richten: in  
der DDR: sämtliche Postämter und  
der örtliche Buchhandel; im Aus-  
land: der internationale Buch- und  
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in  
der BRD und in Westberlin: der ört-  
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-  
raturvertrieb GmbH, Eichborndamm  
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie  
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-  
mann GmbH & Co KG, Kurfür-  
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30  
Auslandsbezug wird auch durch den  
Buchexport Volkseigener Außen-  
handelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik,  
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,  
und den Verlag vermittelt.



**Leser schreiben ...**

**Erster Tunnel in Österreich**  
Der Tunnel bei Gumpoldskirchen an der „Wien-Raaberbahn“, also in Richtung Wiener-Neustadt, war der erste Eisenbahntunnel, der in Österreich entstand. Für das 165 Meter lange Bauwerk wurden Fachleute aus Deutschland geholt. Dies geschah 1839/1840. Die Aussage von Reiner Preuß im Beitrag „Der Oberauer Tunnel...“, „me“ 12/85, „daß man zum ersten österreichischen Eisenbahntunnel (Weinzettelwand am Semmering) Bergleute von Oberau hinzuzog“, ist unrichtig.  
*Dr. D. Klubescheidt, Zeesen*

**Von der Bremskurbel zur Druckluftbremse – „me“ 5/86**  
Im Bereich der KED Stettin gab es ab Anfang des Jahres 1903 laut Amtsblatt einen Großversuch mit elektrisch gesteuerten Druckluftbremsen. Dazu wurden sieben Lokomotiven (Stettin, Nr. 11–17) und 63 Wagen umgerüstet: 43 Personenwagen (AB, ABCC, BC, C, D), ein Revisionswagen, ein Beobachtungswagen, acht gedeckte Güterwagen als Stückgut-Kurswagen, fünf Postwagen, fünf Gepäckwagen. Die Wagen waren mit „Westinghouse-Bremse“ versehen und trugen zur zusätzlichen Kennzeichnung ein schwarzes „E“ in einem gelben Kreis. Es ist zu vermuten, daß für Züge mit elektrisch gesteuerter Druckluftbremse auch Lokomotiven eingesetzt waren, die ab 31. März 1902 am Großversuch zur Erpro-

bung der elektrischen Beleuchtung mit Hilfe von Generatoren auf der Lokomotive beteiligt waren (s. „me“ 7/84 S. 21). Die Amtsblatt-Verfügung weist eindeutig darauf hin, daß die umgerüsteten Wagen nur für die genannten Züge verwandt werden dürfen, auch wenn ein Mangel an Personen- bzw. Güterwagen besteht.  
*W. Krentzien, Saßnitz*

**Obus-Jubiläum in der ČSSR**  
Am 26. und 27. September 1986 fand im Technischen Museum Brno ein Kolloquium „50 Jahre Trolleybusbetriebe in der Tschechoslowakei“ statt. In den Fachvorträgen wurde u. a. auch speziell auf die Typenreihe der Škoda-Obusse und deren Perspektive eingegangen sowie dargestellt, wie historische Fahrzeuge bewahrt und restauriert werden. Eine Fahrzeugparade mit acht historischen und modernen Obussen fand am 27. Sep-

tember statt. Während einer fünf Stunden dauernden Fahrt konnten die Teilnehmer zahlreiche Obusstrecken und Betriebsanlagen kennenlernen. In Brno wird mit 120 Fahrzeugen auf 15 Linien ein etwa 85 km langes Obusnetz betrieben. Neben interessanten Anlagen und Einrichtungen konnte auch das Museumsdepot des TMB in Lisen bei Brno besichtigt werden. Es beherbergt gegenwärtig 88 historische Straßenbahnfahrzeuge, Lokomotiven, Obusse, Nahverkehrsomnibusse und Kleinwagen.  
*Text und Foto:  
Ing. R. Schindler, Dresden*

**Lohnenswert**  
Ich möchte den gleichlautenden Artikel in Heft 9/85 auf Seite 9 ergänzen: Bei der im Bild 4 gezeigten Lokomotive handelt es sich ebenfalls um keine ehemalige ČSD-Lok der BR 525.0. Die abgebildete Lok ist eine von den Prager ČKD-Werken gebaute

Werklokomotive des Typs EP 1000. Sie wurde unter der Fabrik-Nr. 3591 im Jahre 1956 an die Eisenwerke in Kladno geliefert. Hier versah sie als Nr. 32 bis etwa 1973 ihren Dienst. Nach der Ausmusterung wurde die Lok dem Nationalen Technischen Museum Prag übergeben. Dagegen ist die BR 525.0 ein leichter Typ, nämlich eine EP 800. Von dieser BR wurden drei Stück für die ČSD im Jahre 1950 geliefert, die bereits 1967 ausgemustert werden mußten.  
*J. Lutryň, Prag*

**Stolz auf den „Lokomotivprofessor“**  
Als ich vor 50 Jahren las, daß vom 14. Juli bis Anfang September 1935 in Nürnberg eine Ausstellung „100 Jahre deutsche Eisenbahnen“ stattfindet, fuhr ich als 15jähriger von Zwickau mit dem Fahrrad hin. Damals imponierte mir die genaue Nachbildung von Lokomotiven und Wagen der ersten deutschen Eisenbahn. Als Nichteseisenbahner hat mich das Rad und die Schiene stets interessiert. Das muß im Blut liegen. Eine meiner acht Ur-Ur-Großmütter – Johanna Christiana, geb. Schubert, – war eine Schwester des „Lokomotivprofessors“ Johann Andreas Schubert, der die legendäre SAXONIA konstruierte, als Pionier der Dampfschiffahrt auf der oberen Elbe gilt und die Göltzschthal- und Elstertalbrücke projektierte. Meine Kinder und Enkel sind natürlich stolz auf dieses Ergebnis meiner Familienforschung.  
*R. Kittelmann, Berlin*



**Die Konstituierung des Verbandes – 1960 bis 1962**

**1960, September:** Am VII. MOROP-Kongreß in Salzburg (Österreich) nehmen der leitende Redakteur der DDR-Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, Klaus Gerlach (†), die Mitglieder des Beratenden Redaktionsausschusses Professor Dr. Harald Kurz, Hansotto Voigt sowie als Vertreter der Kammer der Technik Bruno Rettig teil.

**November:** Die Arbeitsgemeinschaft Meißen besteht 10 Jahre. Ihr damaliger Leiter ist der heute national und international bekannte Freund der kleinen und großen Spur Werner Ilgner.

**1962, April:** In Leipzig wird am 7. April der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR gegründet (DMV). Ziele und Aufgaben dieser Freizeitorganisation behandelte im Referat der Leiter der Abtei-

lung Schulung und Berufsausbildung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, Freund Fritz Bernhard. Als erster Präsident wird der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und spätere Staatssekretär Helmut Scholz (†) gewählt.

**Chronik des DMV**

Dem Präsidium gehören weiterhin an: Prof. Dr. Harald Kurz (Vizepräsident), Dr. Ehrhard Thiele (Vizepräsident), Helmut Reinert (Generalsekretär), Klaus Gerlach (†), Helmut Kohlberger, Hansotto Voigt, Heinz Hoffmann, Manfred Simdorn, Johannes Ficker, Frithjof Thiele, Joseph Belkewitsch.

Es existieren 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern.

**Juni:** Der IX. Internationale Modellbahn-Wettbewerb, der in Rostock stattfindet, wird ein großer Erfolg für das Wirken des DMV. Die Teilnehmer kommen aus Ungarn, der ČSSR, aus Frankreich, der BRD, aus Westberlin und aus der DDR.

**September:** Zum 10jährigen Bestehen der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ beträgt die Auflagenhöhe bereits 29 000 Exemplare (bei der Gründung nicht wie im Heft 1/87 angegeben 20 000, sondern 2 000 Hefte je Monat). Erstmals erscheint eine Seite Mitteilungen des DMV.

**Oktober:** In Leipzig wird die AG „Friedrich List“ gegründet, die heute 212 Mitglieder zählt. Ihr damaliger Leiter war Kurt Weber.



## Leser meinen ...

### Nur Technik und Technologie?

Wären nicht die Ozeane, es gäbe wohl ein Eisenbahnnetz, das die ganze Erde umspannen würde. Doch jedes Land hat ein eigenes Netz, an Grenzübergängen mit den Nachbarländern verbunden. Internationale Normen und Verträge halten die technischen und technologischen Unterschiede an den Stoßstellen im allgemeinen auf einer erträglichen Stufe. Doch Grenzübergangsbahnhöfe sind auch Sprachgrenzen! Verträge und Wettbewerbe bringen auch hier Erleichterung. Das Problem besteht aber in der Handhabung von Fachwörtern, die in verschiedenen Ländern z. T. unterschiedlich definiert sind. Die UIC, der Internationale Eisenbahnverband, hat sich dieser Problematik angenommen und 1957 das „Allgemeine Wörterbuch des Eisenbahnwesens“ herausgegeben, das auf Grund der sich ständig erweiternden Termini des Eisenbahnwesens seit 1975 bereits in der dritten Auflage vorliegt; die vierte Auflage wird demnächst erscheinen. Dieses UIC-Wörterbuch enthält 11 679 Wortstellen mit etwa 10 000 Begriffen in Französisch (als Leitsprache), Deutsch, Englisch, Italienisch, Spanisch und Niederländisch. Es müßte eine Vielzahl weiterer Sprachen enthalten, aber das geht nicht, weil schon jetzt das ca. 16 cm × 22 cm × 7 cm große Buch einen maximalen Umfang erreicht hat. Was tun, um auch den anderen Sprachgruppen gerecht zu werden? Eine neutrale internationale Sprache, die der Eigenheiten von Nationalsprachen entbehrt, also im internationalen Gebrauch keine Verständigungsschwierigkeiten kennt, wäre die Lösung, soweit sie einfach zu erwerben und anzuwenden ist. Diese Sprache gibt es seit fast 100 Jahren, es ist die vom polnischen Augenarzt Zamenhof erarbeitete Plansprache Esperanto. Sie ist logisch gestaltet und baut auf vielen international gebräuchlichen Wortstämmen auf, was deren Popularität begründet und weltweite Anwendung gebracht hat. In den letzten Jahren gibt es verstärkte Bemühungen, Esperanto in breitem Umfang auch in Wissenschaft und Technik anzuwenden. Doch dafür fehlen teilweise noch die in das Esperanto zu übertragenden Fachtermini. Die internationale Eisenbahner-Esperanto-Föderation (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio – IFEF –) beschloß daher, das UIC-Wörterbuch ins Esperanto zu übersetzen. Eine jahrelange Arbeit begann, geleitet von einer Kommission (Terminara Komisiono). Und sie hat es geschafft,

das LEXIQUE GENERAL DES TERMES FERROVIAIRES, dritte Auflage, ist übersetzt! Gegenwärtig werden Feinkorrekturen vorgenommen. Derzeit arbeiten Fachleute aus 16 Ländern in der IFEF. Sobald die Änderungen der vierten Auflage gegenüber der dritten vorliegen, erfolgen die erforderlichen Ergänzungen, so daß dann alle Termini aktuell auch in Esperanto vorliegen werden.

Bleibt zu hoffen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Chance erkennen und Esperanto als sprachliches Verständigungsmittel im Verkehr miteinander einsetzen. Sollten da nicht auch Verträge möglich sein, vielleicht unter Schirmherrschaft der UIC? Das wünscht sich der Mitstreiter in dieser Sache.

H. Theurich, Berlin

## Leser fragen ...

### ... nach der einstigen Spezialwerkstatt in Zossen

An der Hauptstrecke Berlin – Dresden gab es an der Abzweigung der einstigen Militäreisenbahn in Zossen ein Ausbesserungswerk, das ausschließlich Speise-, Schlaf- und Salonwagen vorbehalten war. Soweit bekannt, wurde das Werk später nach Gotha verlegt. Es wäre sehr interessant, mehr über die Geschichte eines solchen Spezial-Ausbesserungswerkes zu erfahren. Ich bin sicher, das würde auch andere Eisenbahnfreunde interessieren. Die Gebäude existieren noch heute, allerdings anderweitig genutzt. Noch immer aber zeigt die alte Wetterfahne in Form eines Schlafwagens, woher der Wind weht!  
L. Nickel, Berlin

### 125 Jahre Tharandt – Freiberg, wer kann helfen?

Vom Rat der Stadt Tharandt habe ich einen Forschungsauftrag anlässlich des Jubiläums erhalten, das 1987 stattfindet. Mir fehlen noch zahlreiche Angaben, sowie Fotos über Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Weiterhin suche ich historische Fotos von der Strecke, von Bahnhöfen, Empfangsgebäuden, Stellwerken, Lokschuppen usw., aber auch Fahrpläne, Zeitungartikel, Dokumente und vieles mehr.

Peter Bleth, Piennert  
Str. 25, Tharandt, 8223

**Noch einmal: Farbgebung an Reisezugwagen**  
Mehrfach berichteten Sie im „me“ schon über die neue Farbgebung an den Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn. Mich interessiert nun, wie weit die DR dabei mit der farblichen Umgestaltung vorangekommen ist.

Außerdem möchte ich gerne wissen, ob auch Schlaf- bzw. Speisewagen eine andere Farbe erhalten, würde doch meiner Meinung nach ein harmonisches Gesamtbild entstehen, wenn sich in einem zweifarbigen Reisezug auch ein rotelfenbein lakierter Speisewagen befindet.  
A. Graupner, Spremberg

## Leser antworten ...

### Farbgebung bleibt vielfältig und attraktiv

Die Außenfarbgebung der Reisezugwagen der DR erfolgt entsprechend einer durch den Minister für Verkehrswesen im Jahre 1980 bestätigten Konzeption. Langjährige Erfahrungen und entsprechende Versuche mit unterschiedlichen Außenfarbgebungsvarianten bilden für diese Festlegungen die Grundlage. Dabei geht es vor allem darum, den Reisezugwagenpark attraktiver zu gestalten. In Ergänzung des im „me“ 12/86 auf den Seiten 21 bis 23 veröffentlichten Beitrages noch folgende Bemerkungen: Grundsätzlich ist für alle Schnellzugwagen eine Dreifarbiggebung vorgesehen. Bei den Schlaf- und Speisewagen wird die traditionelle Außenfarbgebung (bordeaux) nicht verändert. Eine Ausnahme bilden die in den Städte-Expreszügen laufenden Speisewagen. Die Reisezugwagen des Personenzugnetzes werden mit Ausnahme der doppelstöckigen Fahrzeuge einfarbig gespritzt. Technologisch bedingt erhalten die im Raw „Erwin Kramer“ Potsdam beheimateten Fahrzeuge abweichend von den konzeptionellen Festlegungen anstelle des rehraunen einen hellgrauen Dachanstrich.

Während die Doppelstockeinheiten und die Doppelstockgliederzüge einfarbig gehalten sind, ist für die Doppelstock-Einzelwagen die Dreifarbiggebung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden gegenwärtig nur die im Rostocker S-Bahn-Verkehr eingesetzten und ebenfalls dreifarbig gestalteten Doppelstockeinheiten. Hinzu kommen die bisher auf den Leipziger S-Bahn-Linien vorhandenen einstöckigen Reisezugwagen der Gattungsschlüsselnummern 2916 und 8014. Sie tragen bekanntlich eine Außenfarbgebung entsprechend den Leipziger Stadtfarben blau/gelb. Durch den fortschreitenden Einsatz von Doppelstock-Einzelwagen werden die Wagen der GNR 2916 und 8014 schrittweise zu anderen Rbd-Bezirken umgesetzt und dort teilweise auch noch in ihrer alten Außenfarbgebung verkehren. Für die ab Jahresfahrplan 1986/87 auf dem südlichen Berliner Außenring zwischen Berlin,

Potsdam und Werder bzw. Brandenburg eingesetzten Doppelstock-Einzelwagen wurde eine Farbvariante entwickelt, die in Analogie zu den elektrischen S-Bahn-Fahrzeugen in Berlin steht. Während grundsätzlich alle Neubaufahrzeuge in der festgelegten Farbgebung beschafft werden, wird die Außenfarbgebung der im Reisezugwagenpark der DR bereits vorhandenen Fahrzeuge nur anlässlich der Ausführung der Instandhaltungsstufen R3 oder R4 verändert. Entsprechend der perspektivischen Festlegungen werden jedoch nicht mehr alle noch im Schnellzugnetz eingesetzten Reisezugwagentypen vollständig mit der neuen Außenfarbgebung versehen, wenn sie für das Personenzugnetz vorgesehen sind. Dies betrifft z. B.

- Modernisierungswagen (GNR 2913, 2914);
- Großraummittelgangwagen, Bauart Halberstadt, 26,4 m (GNR 2111, 2115, 2145);
- kombinierte Sitz-/Gepäckwagen, 18,7 m (GNR 8215).

Der vorhandene Bestand an Reisezugwagen mit Dreifarbiggebung reicht gegenwärtig noch nicht aus, um alle schnellfahrenden Reisezüge der DR mit Wagen einheitlicher Farbgebung bilden zu können. Im internationalen Verkehr wird das aber mit Beginn des Jahresfahrplanes 1987/88 möglich sein. Zur Wahrung des einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes wurden die Reservewagen der DR für die Komfortwagen des VEB Waggonbau Bautzen in der besonderen Außenfarbgebung dieser Musterfahrzeuge gespritzt.

Werden die für die einzelnen Reisezugwagentypen vorgesehenen Einsatzprämissen eingehalten, wird in absehbarer Zeit für die Reisezüge der einzelnen Verkehrsarten wieder ein einheitliches äußeres Erscheinungsbild gewährleistet sein.

Dipl.-Ing. oec. F. Ebert,  
Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn

## Vertrauen



Gibt es dafür Lehrgänge an der Betriebsakademie? Aufgenommen von H. Schubert, Berlin, auf dem Berliner Ostbahnhof Bahnsteig C, westliches Ende unter dem Stellwerk B 1 im November 1984, noch gesehen im Mai 1986.

Günther Dietz (DMV), Flöha (Sa.)

## Vierachsige dieselmekanische Triebwagen der DRG

### 1. Teil

Im Jahre 1924 fand in Berlin die bekannte Eisenbahntechnische Tagung statt (siehe auch „me“ 4 und 7/1985). In diesem Zusammenhang wurde auf dem Gelände des damals im Entstehen begriffenen Rangierbahnhofs Seddin auch eine Ausstellung gezeigt. Neben einer größeren Zahl von Lokomotiven und Wagen waren außerdem acht Verbrennungsmotortriebwagen (VT) zu sehen. Während sieben Triebwagen überwiegend mit Motoren und Getrieben aus dem Kraftfahrzeugbau ausgerüstet waren, besaß das von der Waggonfabrik Wismar ausgestellte und achte Fahrzeug eine eigens für Triebwagen konstruierte Antriebsanlage mit einem von der Firma Maybach entwickelten Dieselmotor und dem ebenfalls hier entstandenen Getriebe. Dadurch wurde dieser VT richtungsweisend für die Zukunft.

Die Ausstellung in Seddin gab also auch wichtige Impulse für die Verwendung des Triebwagens als billiges und schnell einsatzfähiges Verkehrsmittel. Vor allem in Anbetracht des ständig zunehmenden Wettbewerbs mit dem Kraftwagen ging es in jenen Jahren darum, zur Beschleunigung und Verdichtung des Reiseverkehrs in der Fläche beizutragen.

Nach erfolgreichen Probefahrten wurde dieser 110-kW (150-PS)-VT mit der Nummer 851 in den Bestand der DRG übernommen, und es folgten bis zum Jahre 1928 in vier Serien noch weitere 16 Fahrzeuge mit den Nummern 852–861 sowie 866–871. Bis 1930 kamen noch drei Gütertriebswagen in der gleichen Art für den Stückgut-Schnellverkehr mit den Nummern 10 001–10 003, einer Ladefläche von 38 m<sup>2</sup> und den gleichen Hauptabmessungen hinzu. Da sich die Fahrzeuge gut bewährten, folgten von 1932 bis 1935 zunächst nochmals 25 VT mit 129-kW (175-PS)-Leistung. Die nunmehr in Leichtbauweise hergestellten Triebwagen erhielten die Nummern 137

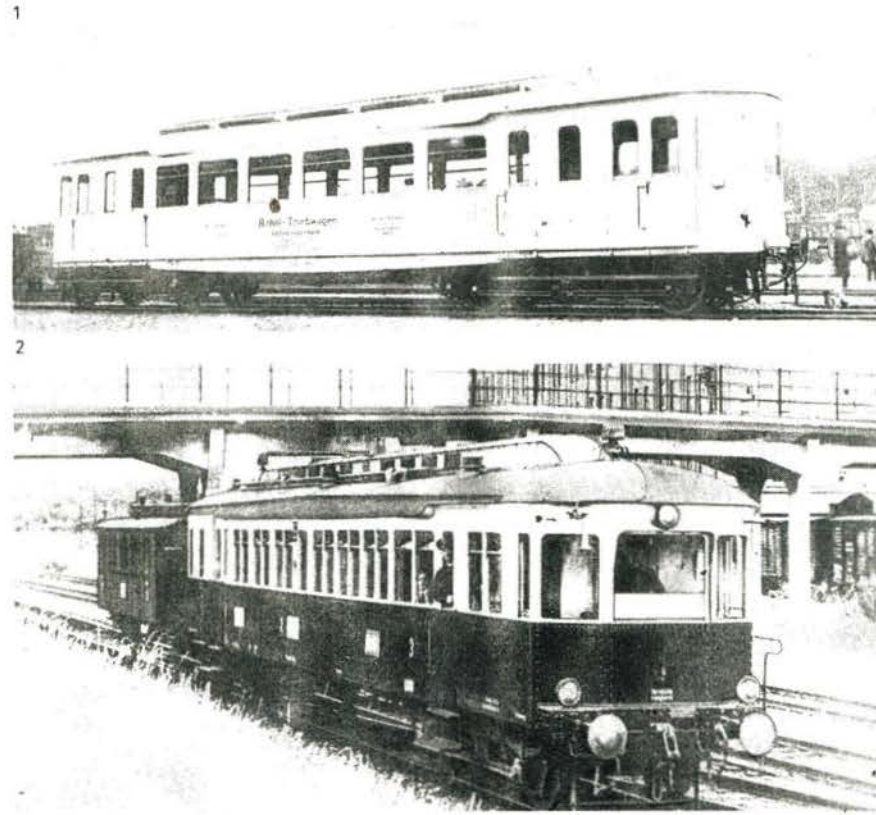
000–137 024. Weitere 19 bzw. 15 VT mit 155-kW (210-PS)-Leistung folgten. Sie bekamen die Nummern 137 036–054 und 137 121–135.

Diese Triebwagen wurden aufgrund ihrer Leistung und Höchstgeschwindigkeit als Nebenbahnfahrzeuge eingestuft, wobei natürlich ein Übergang oder Einsatz auf Hauptbahnen möglich war.

Zunächst wird die erste Gruppe mit den Fahrzeugen VT 851–VT 861 und VT 866–VT 871 beschrieben, während die wesentlichen Änderungen der nachfolgenden drei Gruppen gegenüber der

und Rollenlager besaßen. Zur Achsfederung dienten 1300 mm lange Blattfedern und als Wiegenfederung 1700 mm lange Blattfedern.

Das aus Stahlprofilen zusammengesetzte Gerippe des Wagenkastens war ineinander und mit den Bekleidungsblechen vernietet. Beim Rahmen handelte es sich um eine kräftige aus Stahlblechen und Winkelprofilen genietete Konstruktion. Die Seitenwände waren im Bereich der Einstiege eingezogen und die Stirnwände bei den VT 851 und VT 852 abgeschrägt. Eine Übergangsmöglichkeit zu den anderen Fahrzeugen gab



Ursprungsbauart nur aufgeführt werden.

Die Angabe der Wagenklassen erfolgt in der bis 1956 üblichen Art. Danach wurden bekanntlich die 3. zur 2. Klasse und die 2. zur 1. Klasse.

### Fahrzeugteil VT 851– VT 861 und VT 866–VT 871

Die Drehgestelle, beim VT 851 mit 3700 mm Achsabstand, bei den übrigen Fahrzeugen mit 3500 mm Achsabstand, bestanden aus 12 mm dicken Blechen, die durch Winkelprofile versteift und genietet waren. Die Achslager waren im Maschintrieb-drehgestell als Innen- und im Laufdrehgestell als Außenlager ausgeführt.

Der VT 851 hatte Gleitlager in beiden Drehgestellen, während die nachfolgenden Fahrzeuge Laufdrehgestelle

es nicht. Die Zug- und Stoßvorrichtung bildeten die Schraubekupplung und Stangen- bzw. später Hülsenpuffer.

Die Hauptluftbehälter wurden vom Hochdruckluftverdichter über ein Überschleusventil auf dem Führerstand mit Druckluft versorgt. Am Maschintrieb-drehgestell war eine Druckluftsauganlage und zur Signalgabe eine später durch ein Typhon ersetzte Druckluftpfeife vorhanden. Als Bremsen dienten eine Klotzbremse der Bauart Knorr (Kbr) und eine Handspindelbremse.

Der Anstrich entsprach zunächst dem Grün der Reisezugwagen und wurde ergänzt mit einer schwarzen Absetzlinie unter den Fenstern sowie einem silberfarbenen Dach und schwarzen Langträgern sowie Drehgestellen. Ab 1932 erhielten die Wagenkästen zur Verkehrswerbung den bekannten cremefarbig/

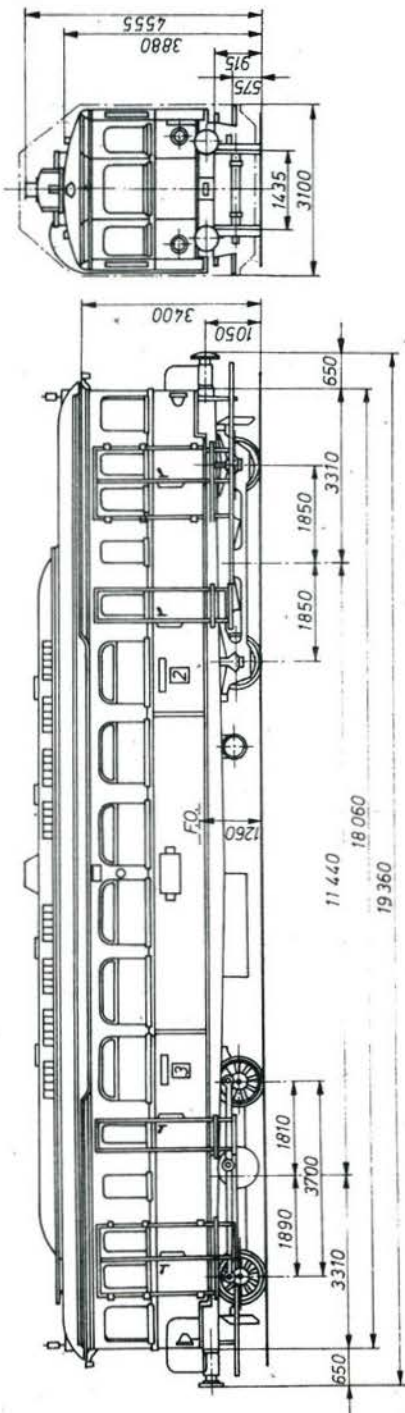
1 Der Vorfühswagen auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin 1924. Später erhielt er die Nummer 851.

2 Der VT 852 der RBD Stuttgart in den 30er Jahren

3 Maßskizze des VT 851

4 Maßskizze des VT 852

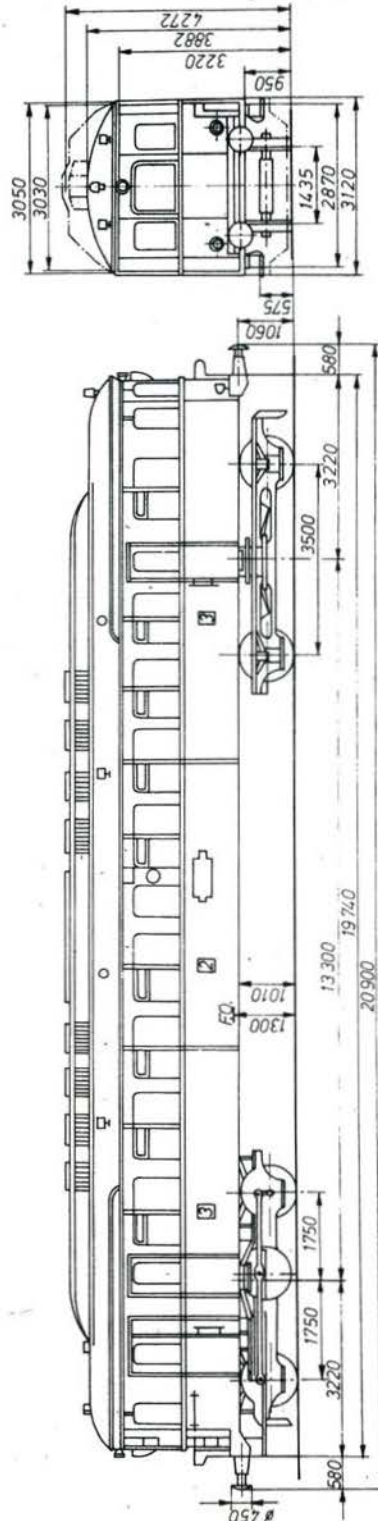
3



weinroten Anstrich. Die Farbgrenzen erhielten schwarze und cremefarbige Absetzlinien.

Bei der Deutschen Bundesbahn wurde der Wagenkasten rot mit elfenbeinfarbenen Absetzlinien und das Dach silberfarben und später grau lackiert.

4



Das Fahrzeug der Deutschen Reichsbahn erhielt nach 1951 statt der während des Krieges grünen Lackierung wieder die seit 1932 üblich gewesene, mit Ausnahme eines roten Streifens zwischen Dach und Fensteroberkante. Die bisher cremefarbige Lackierung für den oberen Teil wurde durch elfenbein ersetzt und das Dach grau lackiert.

## Fahrgastraum

Der VT 851 hatte im Anschluß an den Maschinenraum mit Führerstand einen Einstiegrum mit Sitzbank und fünf Sitzplätzen. Im anschließenden Großraum 3. Klasse gab es sechs Abteile in Sitzteilung 2 + 3 mit 58 Sitzplätzen. Es folgte nach dem hinteren Einstiegrum der Gepäckraum mit Toilette und dem hinteren Führerstand. Maschinen- und Gepäckraum verfügten über zweiflügelige Drehtüren. 1935 erfolgte der Einbau eines abgeschlossenen Abteils 2. Klasse mit Seitengang vor dem hinteren Einstieg mit 6 Sitzplätzen, und die Sitzplatzzahl änderte sich auf 6/49 Sitzplätze 2./3. Klasse.

Im VT 852 befand sich auf der einen Seite der durch zweiflügelige Drehtüren zugängliche Maschinenraum mit Führerstand, dem ein Einstiegrum und ein Großraum 3. Klasse mit 19 Sitzplätzen folgte. Dahinter waren zwei Abteile 2. Klasse mit 20 Sitzplätzen, woran sich die Toilette und ein Großraum 3. Klasse mit 42 Sitzplätzen in viereinhalb Abteilen anschlossen.

Nach dem hinteren Einstieg folgten der Traglastenraum mit 12 Sitzplätzen in Queranordnung und Längssitzen an einer Wagenseite sowie der hintere Führerstand.

Die Sitzteilung 2 + 3 gab es in beiden Wagenklassen, und der Zugang zu den Abteilen 3. Klasse vom Vorraum aus war türlos. Bei einem Umbau 1933 wurden die beiden Abteile 2. Klasse auf ein-einhalb Abteile der gleichen Sitzteilung umgebaut, so daß sich die Sitzplatzzahl von 20/73 auf 15/73 2./3. Klasse verringerte.

Die anderen Fahrzeuge besaßen später sehr unterschiedliche Grundrißanordnungen bei sonst gleichem Wagenkasten (siehe Skizze der VT 870-VT 871) und wurden mehrere Male umgebaut. Bei Indienststellung war zunächst im Anschluß an den Maschinenraum, Führerstand und vorderem Einstieg ein Großraum mit der bis 1928 geführten 4. Klasse vorhanden, wobei sich acht Sitzplätze in einem Traglastenraum auf Längssitzen befanden. Dieser Großraum enthielt 40 Sitzplätze. Etwa in der Wagenmitte befand sich eine Toilette. Nach dem vorderen Großraum folgten

ein solcher 3. Klasse mit einem kleinen Postraum und 27 Sitzplätzen, der hintere Einstieg sowie ein Gepäckraum und Führerstand. Später wurde nach Abschaffung der 4. Klasse der vordere Großraum zur 3. Klasse. Der Traglastenraum mit Längssitzen und die Toilette blieben erhalten. An den einzelnen Fahrzeugen wurden nach einigen Betriebsjahren folgende Veränderungen vorgenommen:

VT 853–VT 854: bis zum Umbau 1935 31/40 Sitzplätze 2./3. Klasse, wobei die 2. Klasse im hinteren Fahrgastraum mit Sitzteilung 2 + 3 angeordnet war. Danach waren dann 6/57 Sitzplätze 2./3. Klasse mit einem Abteil 2. Klasse in Sitzteilung 0 + 3 vor dem hinteren Einstieg vorhanden.

VT 855–VT 856: bis zum Umbau 1935 16/35 Sitzplätze 2./3. Klasse; in der 2. Klasse gab es die Sitzteilung 1 + 3 in zwei Abteilen. Nach dem Umbau der 2. Klasse auf eineinhalb Abteile in Sitzteilung 1 + 2 existierten noch 8/52 Sitzplätze 2./3. Klasse.

VT 857–VT 859: zunächst unverändert unter Wegfall des Postraumes mit 71 Sitzplätzen 3. Klasse. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß später noch die 2. Klasse eingebaut wurde.

VT 860–VT 861: bis zum Umbau 1929 mit 67 Sitzplätzen 3. Klasse und Postraum hinter der Toilette der Umbau von 12 Sitzplätzen zur 2. Klasse, so daß 12/55 Sitzplätze 2./3. Klasse und ein Postraum vorhanden waren.

VT 866–VT 867: Nach dem Umbau im Jahre 1929 wurde das vordere Abteil 3. Klasse dahingehend verändert, daß darin noch 37 Sitzplätze vorhanden waren. Die 2. Klasse befand sich dann hinter der Toilette als ein ganzes und zwei halbe Abteile in Sitzteilung 2 + 2. So betrug die Sitzplatzzahl 16/37 in der 2./3. Klasse.

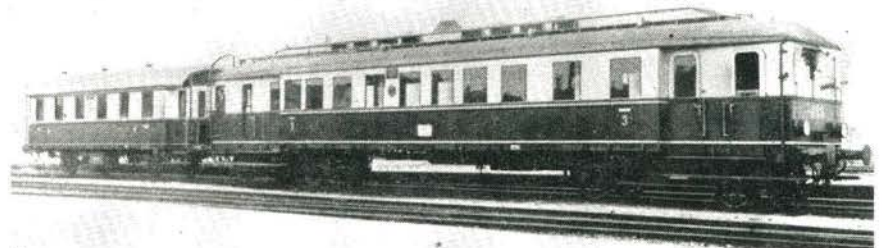
VT 868–VT 871: Die Fahrzeuge erhielten hinter der Toilette (siehe Skizze) 12 Sitzplätze 2. Klasse mit zusätzlicher Tür zum hinteren Abteil 3. Klasse beim VT 868 und 869. Es waren 12/59 Sitzplätze 2./3. Klasse vorhanden. Bei den VT 870 und VT 871 wurde die 2. Klasse später wieder in 3. Klasse umgebaut, so daß 71 Sitzplätze 3. Klasse vorhanden waren.

Die Heizung erfolgte mittels Kühlwassers. Später kam ein koksgefeuerter Heizofen zur Vorwärmung und Unterstützung des Heizkreislaufes hinzu. Glühlampen mit 24-Volt-Spannung beleuchteten die Innenräume der Fahrzeuge. Ein oder zwei Generatoren der Firma Bosch, Bauart FT 500/24, die mit der Batterie in Pufferschaltung arbeiteten, erzeugten den notwendigen Strom.

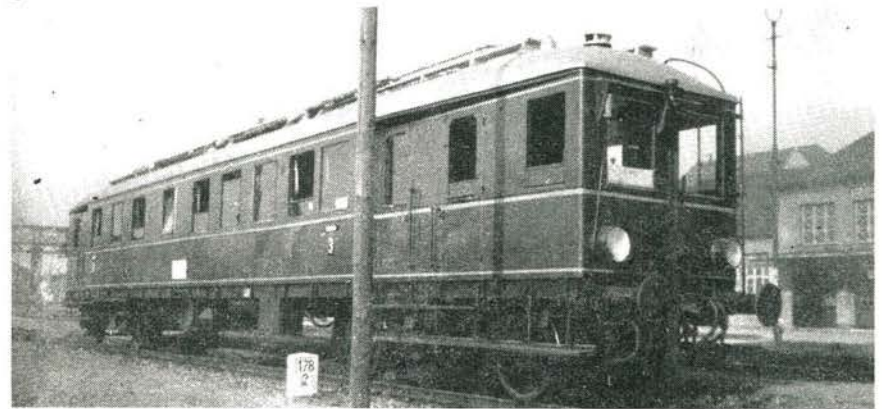
**Maschinenanlage**

Der Sechszylinderreihenmotor der Firma Maybach vom Typ G4a war stehend im Maschintrieb Drehgestell angeordnet, auf einem Hilfsrahmen befestigt, der in drei Punkten im Drehgestell gelagert war. Mit ihm war der zur Kraftstoffeinblasung und Druckluftversorgung dienende und vor dem Motor angeordnete Hochdruckluftverdichter der Firma Maybach, Bauart K2a, gekuppelt. Der Viertakt-Dieselmotor ragte dabei in den Wagenkasten hinein und war durch zwei aufklappbare Hauben abgedeckt.

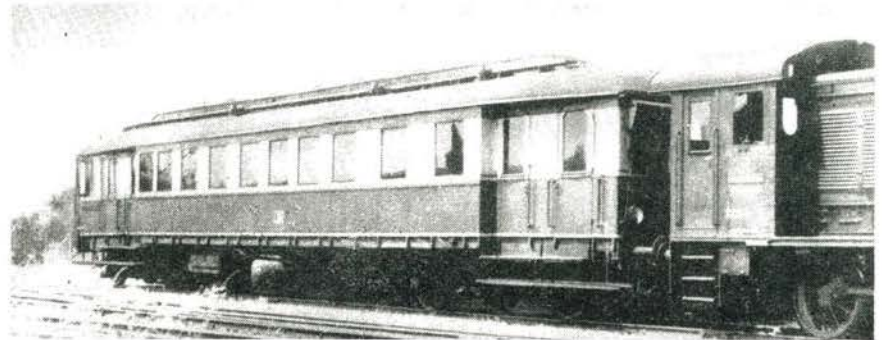
5



6



7



Das Getriebe im Drehgestell befand sich unter dem Wagenfußboden. Das erzeugte Drehmoment wurde auf das ausschließlich für Triebwagenzwecke konstruierte Viergang-Lamellen-Kupplungs-Wechsel- und Wendegetriebe der Firma Maybach, Bauart T1, über eine Gelenkwelle mit zwischengeschalteten Gewebescheibenkupplungen übertragen. Der Dieselmotor leistete bei zunächst

1300 Umdrehungen in der Minute 110 kW (150 PS) und wurde später durch verschiedene Verbesserungen auf 121 kW (165 PS) bei 1380 Umdrehungen gebracht. Etwa ab 1935 kamen dann generell 129-kW (175-PS)-Motoren der Bauart G4b zum Einbau. Hier lag die Höchstdrehzahl der Umdrehungen bei 1400. Der Einblasdruck des Kraftstoffes betrug 80 bis 85 bar (80 bis 85 kp/cm<sup>2</sup>).

Die Kupplungslamellen für die vier Geschwindigkeitsstufen wurden durch das mit einer Pumpe im Getriebe erzeugte Drucköl beaufschlagt.

5 VT 858 der RBD Mainz und VB 140 147 um 1934

6 Eine seltene Aufnahme: Der VT 62.904 der DB (ex VT 859) im Sommer 1949 im Bahnhof Ravensburg

7 Ebenfalls ein besonderes Foto: Der VT 856 der DR 1960 zur Ausbesserung abgestellt.

8 Maßskizze für die VT 870 und 871. Sie entspricht im wesentlichen auch den Abmessungen der VT 853 – VT 861 und VT 866 bis VT 869.

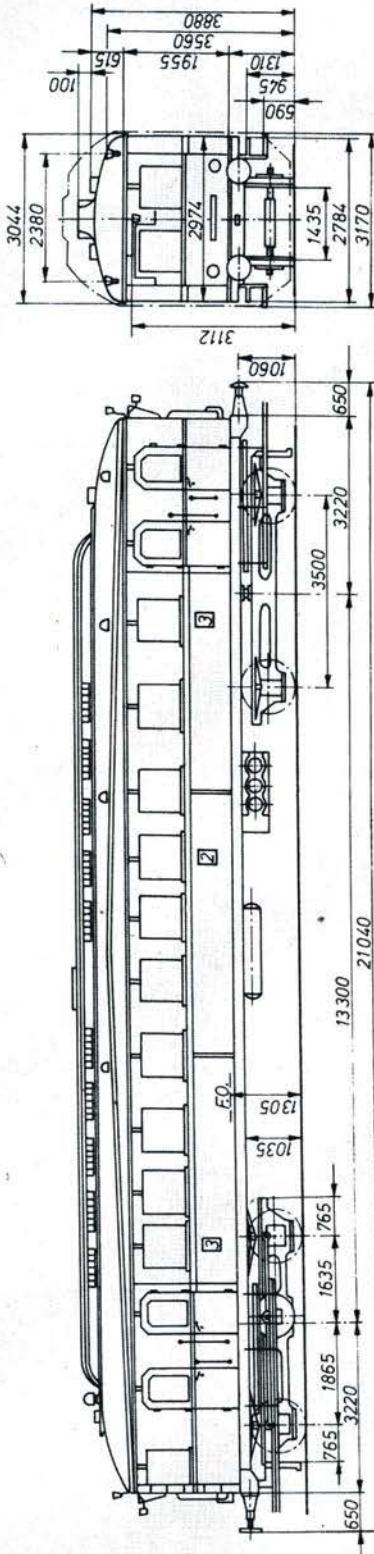
Fotos: Sammlung G. Fiebig, Dessau (1), Werkfoto Waggonfabrik Wismar (2), Sammlung des Verfassers (5), M. Riehle, Ravensburg (BRD) (6), Deubricht (7)

Zeichnungen: Sammlung Verfasser



Im Getriebe befand sich das Wendegetriebe, welches das Drehmoment über Blindwellen und Treibstangen auf die beiden Treibradsätze übertrug. Die Geschwindigkeitsstufen waren im ersten

8



Gang 10,5 km/h, im zweiten Gang 25,0 km/h, im dritten Gang 42,0 km/h und im vierten Gang 65,0 km/h jeweils bei der Höchstdrehzahl des Motors.

Gegen Fehlschaltungen in Form eines nicht zur momentanen Geschwindigkeit passenden Ganges war das Getriebe geschützt. Die Steuerung der Füllungsverstellung des Motors und der Schaltstufen des Getriebes sowie der Fahrtrichtung des Wendegetriebes erfolgte in Einfachsteuerung mittels über Rollen laufender stählerner Seilzüge und endloser Ketten am Motor und Getriebe vom Führerstand aus.

Zur Vermeidung von Fehlschaltungen war die Kurbel für die Wendeschaltung im Führerstand die gleiche wie für die Schaltung der einzelnen Gänge. Dadurch konnte die Wendeschaltung nur bei Stillstand betätigt werden.

Das Anlassen unter Last bei gleichzeitigem Anfahren erfolgte nach Einlegen des ersten Ganges mit drei unter dem Wagen vorhandenen Luftflaschen, wobei eine als Reserve diente. Ein Druck von 60 bis 65 bar (60 bis 65 kp/cm<sup>2</sup>) unter Betätigung eines Fußventils auf dem Führerstand gewährleistete das Anfahren und Einblasen des Kraftstoffs. Nach Aufnahme der Zündung des Dieselmotors wurde dieses Ventil selbsttätig abgesperrt und die Fahrt unter ausschließlichem Einblasen von Kraftstoff fortgesetzt.

Die Druckluftversorgung für die Bremse und die Hilfseinrichtungen erfolgte, wie bereits erwähnt, durch ein Überschleusventil im Führerstand vom Hochdruckluftverdichter aus für die Kraftstoffeinblasung, zu den Hauptluftbehältern.

Die Stromversorgung der Batterie mit zunächst 180 Ah (später bei der DB mit 400 Ah) für die Beleuchtung übernahmen ein oder zwei Generatoren der Firma Bosch, Bauart FT 500/24, die vom Getriebe angetrieben wurden.

Die Kühlanlage befand sich auf dem Dach und wurde zunächst bei dem VT 851 mit dem Fahrtwind belüftet. Da diese Lösung bei langsamen Steigungsfahrten nicht befriedigte, mußten in der Folgezeit beim VT 851 und den weiteren Fahrzeugen vier elektrische Kühlerlüftermotoren angeordnet werden. Sie wurden von einem vom Getriebe angetriebenen Generator der Firma BBC mit Strom versorgt. Der Auspufftopf befand sich auf dem Dach unter dem oberlichtartigen Aufbau, und die beiden Kraftstoffbehälter waren im Maschinenraum unter der Decke befestigt.

### Beiwagen

Da die Triebwagen aufgrund ihrer hohen Eigenmasse und der relativ gerin-

gen Leistung mehr für den Betrieb ohne Beiwagen geeignet waren, gab es hierfür keine eigentlichen Beiwagen. Bis zum Erscheinen der leichten zweiachsigen Beiwagen der DR wurden die Triebwagen vereinzelt mit älteren leichten zweiachsigen Reisezugwagen gekuppelt. Sie verfügten über eine eigene Beleuchtungs- und Heizanlage. Mit den später gebauten leichten zweiachsigen Beiwagen konnten dann günstige Platzzahlen bei noch befriedigenden Beschleunigungskräften erreicht werden.

### Verbleib oder Umbauten

Sehr viele Fahrzeuge wurden durch den Einsatz für militärische Zwecke im zweiten Weltkrieg zerstört.

Zur DB kam ein Fahrzeug mit der Nummer VT 859, das als 129-kW (175 PS)-Fahrzeug dort 1947 die Nummer 65903 und nach dem Umbau auf den 155-kW (210-PS)-Maybach-Motor G05 h und Getriebe T2a die Nummer 62904 erhielt. Die Geschwindigkeit konnte durch letzteres auf 80 km/h gesteigert werden. Dieser Triebwagen wurde mit den drei vorhandenen der zweiten und vierten Gruppe bis 1957 vom Bw Braunschweig eingesetzt.

Die bei der DR verbliebenen vier Fahrzeuge wurden bis auf den VT 856 bald ausgemustert. Der VT 856 behielt seine ursprüngliche Betriebsnummer nebst Antriebsanlage und war bis 1960 beim Bw Bitterfeld beheimatet. Er verkehrte mehrere Jahre auf den Strecken der ehemaligen Delitzscher Kleinbahn. Die drei Gütertriebwagen kamen zur DB und erhielten 1947 die Nummern 69900–69902 und später den 155-kW (210-PS)-Motor und das T2a-Getriebe.

Fotos aus dem Jahre 1938 zeigen den VT 10 001 auf der Ahrthalbahn Adenau–Remagen, wobei die Gütertriebwagen möglicherweise mit drei anderen VT aus der dritten Gruppe beim BW Kreuzberg (Ahr) beheimatet waren. Etwa ab 1950 gehörten sie zum Bw Osnabrück Vbf. Das letzte Fahrzeug wurde 1962 ausgemustert. Fotos aus dem Jahre 1961 zeigen einen Wagen in Kirchweyhe.

### Fahrleistungen

Sie lagen für den alleinfahrenden besetzten Triebwagen mit 155-kW (210-PS)-Motor bei folgenden Geschwindigkeiten:

Steigung in ‰	Geschwindigkeit km/h
2,5	80
5,0	73
10,0	51
20,0	32

Fortsetzung folgt

## Neben dem Hauptbahnhof auch neue Fahrzeuge

Für die Verkehrsverbindungen mit den Neubaugebieten stellen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) allein im Jahre 1987 61 Tatrastraßenbahnfahrzeuge und 247 Omnibusse in Dienst. 54 S-Bahn-Fahrzeuge werden zu U-Bahn-Wagen umgebaut. Abgeschlossen wird in diesem Jahr der zweigleisige Ausbau des S-Bahn-Strecken-Abschnittes Adlershof-Altglienicke, die Rekonstruktion der S-Bahnhöfe Schönhauser Allee, Berlin-Schönneweide und Berlin-Grünau. Der erste Bauabschnitt des neuen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs wird in Betrieb genommen.

me

## Leistungsfähigkeit wird erhöht

In diesem Jahr soll der Anteil der Elektrotraktion an den Zugförderleistungen bei der DR auf 40 Prozent steigen. Bis 1990 werden es 60 Prozent sein. Dazu sind weitere 1500 km Hauptstrecken zu elektrifizieren. Zur Erhöhung der Standhaftigkeit und Durchlaßfähigkeit der Hauptstrecken werden die entsprechenden Maßnahmen beschleunigt durchgeführt.

me

## 60 Jahre Ellokbau in der ČSSR

60 Jahre alt ist die tschechische Lokomotive E 424 002. Sie wurde bei Škoda Plzeň 1927 als eine der ersten und von insgesamt nur 14 bis 1939 hier ausge-



lieferten elektrischen Lokomotiven gebaut und war für den Rangierdienst auf den seinerzeit elektrifizierten Prager Bahnhöfen bestimmt. Die Besonderheiten dieser vierachsigen Ellok sind ihr für extreme Kurvenläufigkeit (enge Gleisbögen) ausgelegter zweiteiliger, mittels Gelenk verbundener Aufbau sowie die Nennspannung von 1500 V (Gleichstrom) im Unterschied zu den üblichen 3-kV-Streckenlokomotiven in der damaligen ČSR. Das Triebfahrzeug mit einer Dauerleistung von 550 kW war bis 1957 in Prag stationiert. Bis 1962 kam es dann beim Staudamm von Lipno in Südböhmen zum Einsatz und danach für zwei weitere Jahre auf der ältesten elektrischen Strecke des Landes zwischen Tabor und Bechyně. Von 1964 bis 1974 diente die E 424 002 der ČSD für ver-

schiedene Versuchszwecke. 1977 wurde die Lok von engagierten Plzeňer Lokomotivbauern wieder aufgearbeitet und somit vor der geplanten Verschrotung bewahrt. In seinem Ursprungszustand ist das historische Fahrzeug seitdem als Traditionslok der Škoda-Werke im Betriebsgelände aufgestellt. Elektrische Lokomotiven in großen Serien und verschiedensten konstruktiven Ausführungen werden bei Škoda Plzeň erst seit 1958 gebaut, nachdem in diesem Jahr die Dampflokfertigung eingestellt worden war, die über 40 Jahre hinweg ein bedeutendes Produktionsprogramm des Plzeňer Werkes darstellte. In diesem Zeitraum wurden übrigens insgesamt 3247 Dampflokomotiven hergestellt und Hunderte von Generalreparaturen ausgeführt. Die Grundlage zur Erzeugung

von Lokomotiven im Unternehmen Škoda Plzeň wurde bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts gelegt, wo die Fertigung von Lokomotiv- und Wagenteilen, wie z. B. Achsen, Radsätze und Radsternen, aufgenommen wurde. Nach dem ersten Weltkrieg entstand ein Werk speziell für den Dampflokombau, der bereits 1919 für die Tschechoslowakischen Staatsbahnen und für Rumänien begonnen wurde. In den folgenden zwei Jahrzehnten lieferte man Škoda-Dampflokomotiven in nahezu alle Welt. Von den heute produzierten elektrischen Lokomotiven für verschiedene Zwecke und Einsatzgebiete sind über 50 Prozent für den Export in RGW-Länder, vor allem in die UdSSR, bestimmt. Die neue Zweisystem-Lokomotive für die Deutsche Reichsbahn (DR-Baureihe 230/Werkbezeichnung 80 E) wird als Prototyp 1987 fertiggestellt und zwischen 1988 und 1990 mit jeweils 15 bis 20 Serientriebfahrzeugen, bestimmt für DR und ČSD zum grenzüberschreitenden Einsatz zwischen Bad Schandau und Děčín, ausgeliefert.

Text und Foto: H.-J. Barteld

## Fährlinie erhält Zuwachs

Bis 1990 sollen statt bisher vier – es handelt sich um zwei sowjetische und zwei bulgarische – sechs Fährschiffe die Route Varna-Iljitschowsk befahren. Beide Partnerhäfen werden rekonstruiert und modernisiert. Seit der Eröffnung der 400 km langen Fährlinie im Jahre 1978 wurden nahezu 23 Mill. t Güter befördert.

me

## Verbleib der Dampflokomotiven des Bw Saalfeld

Wie bereits auf der zweiten Umschlagseite dieser Ausgabe berichtet, wurde Ende vergangenen Jahres der Dampflokbetrieb der Einsatzstelle Göschwitz des Bahnbetriebswerkes Saalfeld

(Saale) endgültig eingestellt. In der nachstehenden Übersicht ist der Verbleib der letzten Lokomotiven mit dem Stand vom 2. Januar 1987 zusammengefaßt:

Lokomotive	Tag der Umsetzung	Verbleib
41 1025	17. 10. 1986	Bw Erfurt, Hzl. in Weimar
41 1055	28. 10. 1986	Raw Meiningen, anschl. Rbd Magdeburg
41 1125	13. 11. 1986	Bw Sangerhausen
41 1130	25. 12. 1986	Raw Meiningen zur Zerlegung
41 1150	2. 1. 1987	Rbd Magdeburg
41 1180	25. 11. 1986	abgestellt, wartet auf Raw
41 1182	11. 7. 1986	Raw Meiningen zur Zerlegung
41 1225	20. 12. 1986	abgestellt, Reserve in Göschwitz
41 1273	2. 1. 1987	Rbd Magdeburg, abgestellt am 20. 12. 1986



1 Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften 4/3 und 4/70 Jena des DMV haben der 41 1273 am 28. November 1986 für die Abschiedsfahrten noch einmal ein wenig Glanz verliehen  
2 In einer kleinen Feierstunde wurde am 19. Dezember 1986 den Kollegen der Dienststelle herzlich für



ihre keinesfalls immer leichte Arbeit gedankt. Hier erhält der Leiter der Dienstplangemeinschaft 317 Heinz Körner (l.) eine Anerkennung durch den Abteilungsleiter Triebfahrzeugdienst, Kollegen Brettschneider.  
Text und Fotos: W. Drescher, Jena