

3
83

transpress

modell eisenbahner

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

Prager
Straßenbahn-Oldtimer



Mit Dampf nach Crottendorf

Mit Beginn des Sommerfahrplan-Abschnittes 1982 ist die Strecke Schlettau—Crottendorf oberer Bahnhof (Kursbuch-Nr. 453) in das Blickfeld der Eisenbahnfreunde gerückt. Diese nur 6,5 km lange Nebenbahnstrecke im Erzgebirge wird seitdem wieder planmäßig mit

der Dampflok 86 1001, und inzwischen auch wieder mit der 86 1333, befahren. Eine Eigenart dieser Strecke besteht darin, daß sie zu etwa zwei Dritteln innerhalb der Ortschaften Walthersdorf und Crottendorf verläuft. Viele Bewohner müssen erst die Gleise überqueren, um von ihren Häusern aus die Straße zu erreichen. Innerhalb der Ortsbereiche bleibt die Motiwahl zumeist begrenzt. In der Regel fährt die Lok mit dem Tender voraus in Richtung Crottendorf. Dieser Nebenbahnbetrieb ist besonders für den Nachbau geeignet, da die Gleisanlagen recht einfach gestaltet sind.

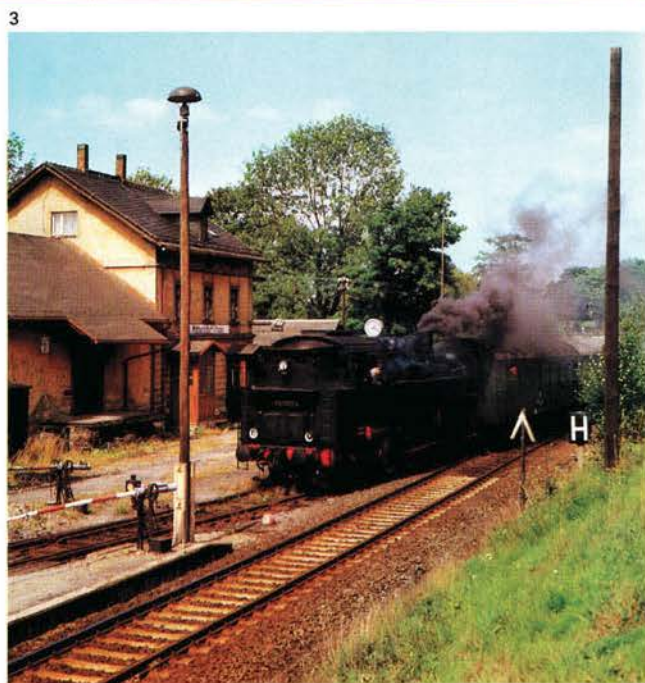
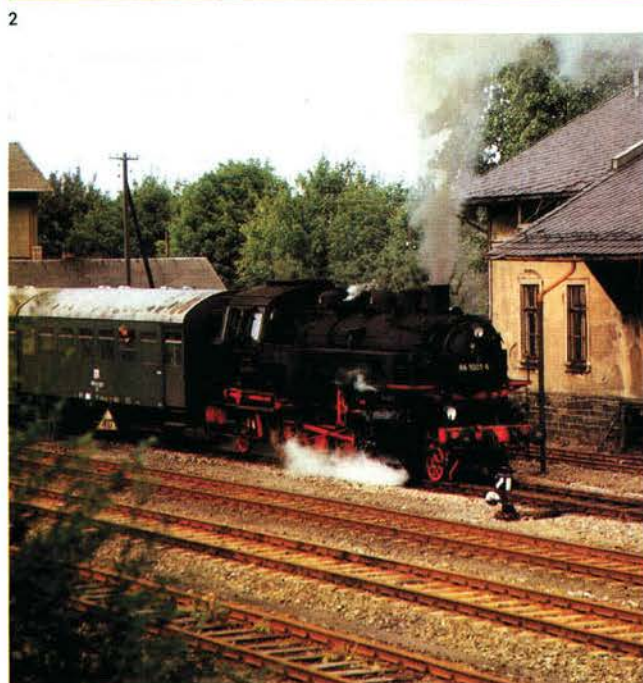
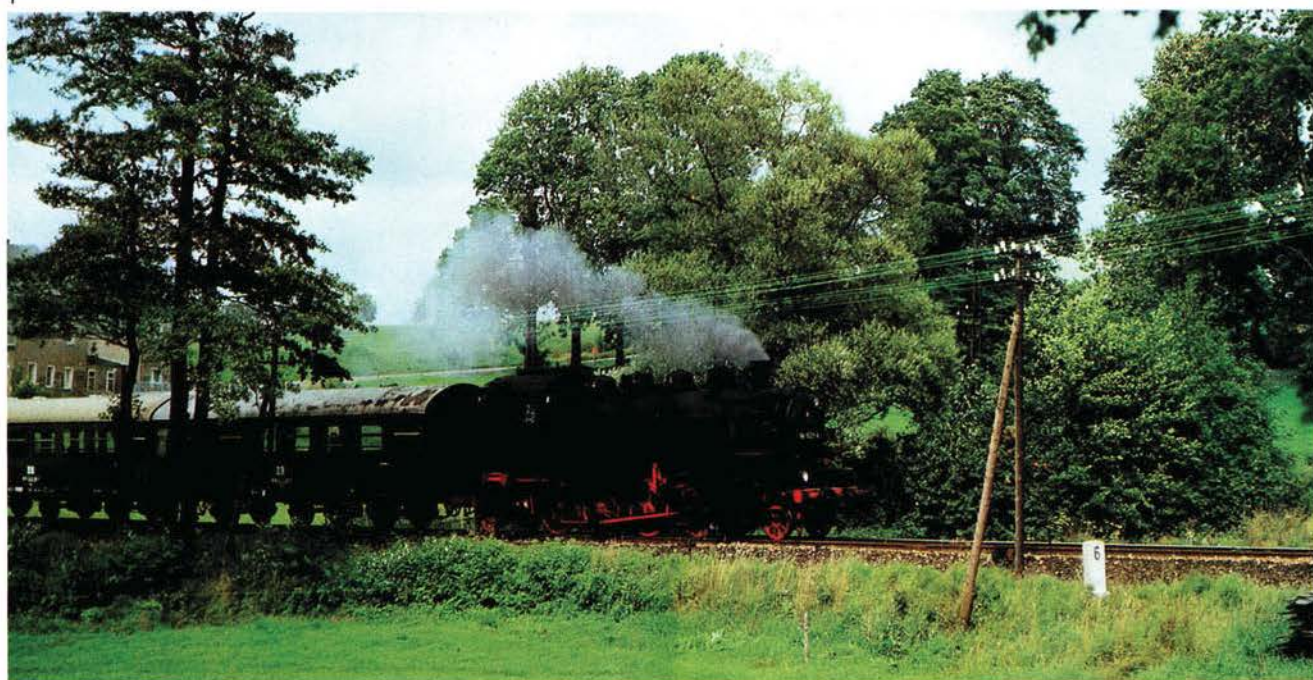
Der anfallende Güterverkehr ist beträchtlich, wird aber ausschließlich durch Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) bewältigt.

1 Der Personenzug 19643 auf der Fahrt nach Walthersdorf.

2 Ausnahmsweise mit der Rauchkammer voraus rollt am 21. August 1982 die Lok 86 1001 mit ihrem Zug in Richtung Crottendorf. Hier verläßt sie gerade den Bahnhof Schlettau der Strecke Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof—Schwarzenberg.

3 Mit viel Dampf zieht die Lok 86 1001 den Personenzug 19639 in den Bahnhof Walthersdorf.

Text und Fotos: D. Ender, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

eisenbahn

aktuell	Neuer Betonmischzug	3
forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen	2
historie	KPEV-Loks im Kleinbahnbetrieb	4
kurzmeldungen	Lokeinsätze und Berliner S-Bahn DDR und Ausland	6 14
mosaik	Lützen und die Eisenbahn	11

nahverkehr

international	Tram-Oldtimer in Prag	7
----------------------	-----------------------	---

modellbahn

mosaik	Ausstellungen in Magdeburg und Leipzig Das gute Beispiel 30 Jahre VERO	15 22 27
aktuell	Neuerscheinungen in H0 und TT XXX. Modellbahnwettbewerb	20 24
tips	Neue Owala Schilder für die Anlage Mauern im Modell	21 28 28
anlage	Kleinbahnen der Altmark	16
forum	DMV teilt mit	25

Titelbild

Auch in der kommenden Urlaubssaison wird die Lok 99 5903 (ex NWE Nr. 13) vor dem Oldtimer-Zug der Harzquerbahn zwischen Wernigerode und Benneckenstein zu sehen sein. U. B. z. diese inzwischen 85 Jahre alte Mallet-Lok vor dem Lokschuppen in Wernigerode am 16. Oktober 1982.

Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner“
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
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, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10. zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR - 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge
sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Redaktionsschluß: 11. 2. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 3. 1983
Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13-14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-
damm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürsten-
str. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Ich bin stolz darauf

Mit großem Interesse lese und informiere ich mich über die Elektrifizierungsvorhaben der Deutschen Reichsbahn. Daher zunächst meinen Dank für den Artikel im Januarheft. Interessant ist es schon mit zu verfolgen, wie Abschnitt um Abschnitt unter Draht kommt und wie von allen Beteiligten Anstrengungen unternommen werden, den Plan zu halten. Ich selbst bin Fahrdienstleiter einer Abzweigstelle bei Potsdam Hbf, der am 15. Dezember 1982 an das elektrische Netz angeschlossen wurde. Und ich kann wirklich sagen, daß es uns manchmal nicht leicht war, von den Mastgründungen im Februar 1982 bis zum 14. Dezember 1982, dem letzten Tag der Nacharbeiten, zu fahren und zu bauen. Doch wir haben es geschafft, und ich bin stolz darauf, am 15. Dezember 1982 um 0.32 Uhr die erste Fahrt freigegeben zu haben. Es war die 250 151 des Bw Jüterbog. Nun hat das Bauen ein Ende gefunden und die Bauzüge, Montagewagen rollen weiter nach Norden. Oft denke ich an die Kollegen zurück, an ihre Leistungen und ihren Eifer.
Ekkehard Freymann, Potsdam-Babelsberg

Leser schreiben ...

In Esperanto über Schmalspurbahnen

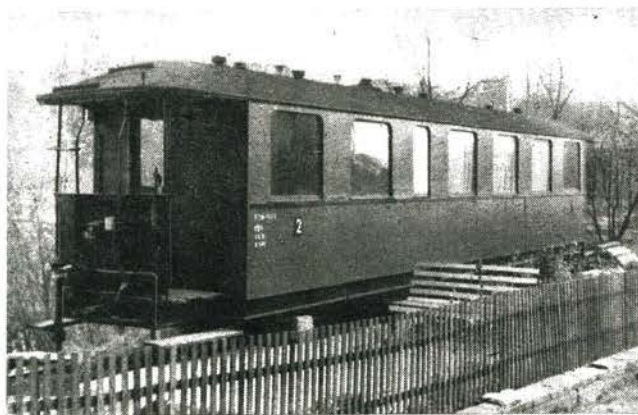
Eisenbahner-Esperantisten aus der CSSR, der Ungarischen Volksrepublik und aus der DDR trafen sich vom 21. bis 23. Januar 1983 in Prag. Es wurden Vorträge über die Waldeisenbahnen in der Slowakei, Kleinbahnen in Ungarn, die Erzgebirgsstrecken Wilkau — Haßlau — Carlsfeld und Wolkenstein — Jöhstadt sowie die bulgarische Gebirgsbahn Septemvri/Pazardjik — Dobrischnische gehalten, und Tendenzen der Erhaltung von Schmalspurbahnen dargelegt. Die 30 Teilnehmer (davon 7 aus der DDR) wurden so mittels Esperanto und Lichtbildern über einige z. T. nur noch touristisch erwähnte oder schon stillgelegte Schmalspurbahnen in vier Ländern informiert. Die rege Diskussion

bewies, wieviel Herz doch solchen Bahnen entgegengebracht wird.

Horst Theurich, Berlin

Wandern auf den Spuren der Mülsengrundbahn

Am 7. Mai 1983 ist es wieder so weit. Heimat-, Wander- und Eisenbahnfreunde treffen sich zu ihrer dritten Exkursion, um bei aktiver Erholung ein Stück Heimat- und Verkehrsgeschichte näher kennenzulernen. Es geht die Trasse der ehemaligen



Schmalspurbahn im Mülsengrund, Landkreis Zwickau, entlang. Die Wanderung führt über rund 15 km von Ortmanndorf nach Mosel. Den Auftakt bildet eine Besichtigung des ehemaligen Bahnhofs und des Lokschuppens in Ortmanndorf. Im Programm sind weiterhin vorgesehen ein Mittagstisch im „Bahnhofshotel zur Linde“ in Mülsen St. Jacob, ein Schwarzweiß-Dia-Vortrag aus der Betriebszeit der Bahn und Besichtigen noch vorhandener Wartehallen. Unterwegs ist ein Imbiß geplant. Interessenten können sich bei der Arbeitsgruppe Mülsengrundbahn, Stefan Rasch, 9516 Mülsen St. Jacob, Dresdner Str. 25, melden. Bisher nahmen 78 Freunde an den vorangegangenen Exkursionen teil.

Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob

Leser antworten ...

Die TGV der SNCF

Von Lesern wurden wir darauf aufmerksam gemacht, daß im Heft 11/1982 die in der Bildunterschrift zu Bild 2 auf der

zweiten Umschlagseite angegebene Geschwindigkeit von 331 km/h nicht den bisherigen Weltrekord darstellt. Diesen Rekord erbrachte am 28. März 1955 die SNCF mit der Ellok 7107 (die Ellok CCBB 9004 erreichte am nächsten Tag dieselbe Geschwindigkeit). Dagegen erzielte der TGV, wie im Text auf Seite 7 dieses Heftes beschrieben, am 26. Februar 1981 eine Geschwindigkeit von 379,9 km/h — und das ist der jüngste Weltrekord auf Schienen.

Leser fragen ...

Industriebauten gewünscht

Wäre es möglich, über Industriebauten, Hydrierwerke, Tanklager, Kühlhäuser und Feuerwachen Hinweise zu geben? Es ist sehr schade, daß sich die Produktion bisher — mit Ausnahme des Gaswerkes von Mamos — keinen weiteren Industriegebäuden zugewendet hat. Ich würde mich über Tips und Zeichnungen freuen.

Joachim Boehnke, Halle (Saale)

Auch eine Datsche ...

... ist der ehemalige DR-Personenwagen 970-365 aus dem Jahre 1913. Zuletzt auf der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt eingesetzt, kaufte dieses Fahrzeug am 8. April 1981 Modellbahnfreund Hans-Werner Schellenberg aus Waldkirchen. Die Inneneinrichtung soll erhalten bleiben und entspricht mit den Holzbänken noch weitgehend dem Originalzustand.

Text und Foto: B. Kroll, Karl-Marx-Stadt

Außerdem wurden wir gefragt, was die Bezeichnung TGV-PSE bedeutet. PSE ist die Abkürzung für Paris-Sud-Est (Paris—Südost), d. h., die Triebzüge sind für die Neubaustrecke Paris—Lyon mit den Anschlußstrecken in den Südosten Frankreichs vorgesehen. Diese Bezeichnung wurde von der SNCF gewählt, da später noch an die Schnellverbindungen TGV-Atlantik (Paris—Le Mans) und TGV-Nord (Paris—London) gedacht wird.

me

Rollwagen

Ich begrüße sehr, daß in der Zeitschrift Bauanleitungen veröffentlicht werden. Seit einiger Zeit suche ich nach Maßskizzen von derzeit im Einsatz befindlichen Rollwagen bei sächsischen 750 mm Schmalspurbahnen. Leider habe ich bisher vergeblich gesucht. Ich möchte mir Modelle in der Nenngröße H0_e bauen. Wer kann helfen?
Bernd Oehme, Dresden

Aufschlußreiche Haftpflicht

Wir weisen unsere Fahrgäste darauf hin, daß wir keine Haftung bei Beschädigungen an Strümpfen übernehmen, wenn der Schaden nicht durch eine offensichtliche Beschädigung an unserem Fahrzeug entstanden ist. - Unebenheiten an Sitzen, an der Polsterung sowie an der Lackierung usw., die durch unseren Betrieb nicht verschuldet sind, gelten nicht als offensichtliche Mängel.

**VEB (K) Städtischer Verkehr
Straßenbahn
der Wartburgstadt Eisenach**

VS-83 AS 10-1983-ET

Eingesandt von Kurt Schuhmann, Eisenach

Gottfried Köhler, Berlin

Fertigbeton aus dem Mischzug

Zur Betonherstellung für die Gründung von Mastfundamenten sind bei der Deutschen Reichsbahn seit 1981 neue Betonmischzüge (BMZ), zugeordnet der Baumaschinen-Nummernr. 700, im Einsatz. Es handelt sich um gleisgebundene Baustofftransport- und Verarbeitungsanlagen, also um wichtige Rationalisierungsmittel, mit denen das Bautempo bei der Elektrifizierung des Streckennetzes wesentlich beschleunigt worden ist.

Einige dieser Züge entstanden direkt im Elektrifizierungs- und Ingenieurbetrieb der DR (Elbb) in Berlin-Johannisthal. Verwendet wurden überwiegend Bauteile der Waggonbau- und der Bauindustrie. Mit diesen sechsteiligen Zügen, Typbezeichnung BMZ 50, können stündlich etwa 15 m³ Fertigbeton hergestellt werden. Ohne zwischenzeitliche Bunkerung ist die Herstellung von 50 m³ Fertigbeton möglich. Betonmischzüge hat aber auch das Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) der Deutschen Reichsbahn in Blankenburg (Harz) ausgeliefert. Diese BMZ 20 sind wesentlich leistungsfähiger. Sie können durch eine größere Ladekapazität zwischen dem erneuten Beladen bzw. Betanken länger eingesetzt werden. Der Materialvorrat in den Behältern sichert 120 m³ Frischbeton; die stündliche Leistung ist mit 20 m³ angegeben.

Nachfolgend werden die Wagen der Zuggarnitur vom BMZ 20/1, Baumaschinen-Nummer 708, in Kurzform beschrieben:

Sechssachsige Zuschlagstoff-Behälterwagen (LüP 15 840 mm)

Auf jedem Wagen stehen fünf Großbehälter (Volumen je 9 m³), die von oben beladen werden und deren Trichter auf Förderbänder gerichtet sind. Die Auslaßöffnungen werden pneumatisch betätigt und auch abgesperrt, die Steuerung erfolgt von der Zentrale aus. Der neben dem Mischerwagen eingesetzte Behälterwagen hat zwei parallel in Längsrichtung verlaufende

Ausgewählte technische Daten des siebenteiligen BMZ 20/1

Gesamtlänge (ohne Arbeitszuglok)	103 290	mm
Gesamtmasse beladen	480,2	t
leer	222,5	t
Leistung (max)	20	m ³ /h
Mischzyklus	0,4 m ³ /66 s	
Materialvorrat	120	m ³
Einsatztemperatur (min)	-5	°C
Bedienung	3	Personen
Zugfahrt (max)	65	km/h
Rangierfahrt (max)	20	km/h

betons von Gleismitte aus gerechnet bis 7380 mm.

Auf diesem Wagen ist auch ein Hebezeug untergebracht, vorrangig gedacht zum Ziehen von Fundamentalschalungen. Zu einer mit Anzeigeeinrichtungen und mit Funktionstastern und -schaltern ausgerüsteten Bedienerkabine ist das Dosieren und Steuern des Mischvorgangs möglich.

Zweiachsiger Zementbehälterwagen (LüP 9190 mm)

Dieses Standardfahrzeug mit seinen



Betonmischzug 20/1 mit Aggregate-, Wasser-, Zementbehälter-, Mischer- und zwei Zuschlagstoff-Behälterwagen. Foto: Verfasser

Bandstraßen, bestehend aus drei Gurtbandförderern. Auf dem einen werden die Zuschlagstoffe aus den eigenen Behältern, auf dem anderen die des Nachbarwagens zum Mischerwagen transportiert.

Vierachsiger Mischerwagen (LüP 19 840 mm)

In Zugmitte angeordnet, strömen hier sämtliche Baustoffe für die Betonmischung von allen Wagen aus zu und werden dann verarbeitet. Kernstück ist der Rotormischer mit einer Aufzuganlage für die Zuschlagstoffe. Zum richtigen Dosieren der Bindemittel ist eine spezielle Waage vorhanden; der Zement wird aus einem Zwischenbehälter (Inhalt 5 m³) über einen Schneckenförderer zugeführt. Entleert wird der Mischer dann auf seitlich, unterhalb des Wagenbodens, angeordnete Förderbänder. Letztere können hydraulisch ausgefahren werden, und sie ermöglichen das Austragen des Frisch-

zwei stehenden Behältern wird pneumatisch entleert. Das Beladen erfolgt über obere Einfüllöffnungen. Jeder Behälter hat ein Fassungsvermögen von 12,5 m³.

Zweiachsiger Kesselwagen (LüP 9500 mm)

Mit einem Volumen von etwa 31 500 l wird dieses Fahrzeug als Wasserwagen mitgeführt. Die angebaute Kreiselpumpe hat eine Förderleistung von 14 m³/h.

Vierachsiger Aggregatewagen (LüP 17 240 mm)

Wie aus der Bezeichnung erkennbar, befindet sich in dem Fahrzeug die Energiequelle, und zwar das Dieselgenerator-Aggregat mit einer Nennleistung von 105 kVA und eine Luftverdichteranlage, mit der eine Förderleistung von 160 m³/h erzeugt werden kann.

Für das Bedienungspersonal wurde in diesem Wagen ein Aufenthaltsraum eingerichtet, dazu ein Werkstattraum für kleine Reparaturen.

Ing. Günther Fiebig (DMV), Dessau

Zwei Kleinbahnlokomotiven mit preußischen Normalien

Kleinbahnlokomotiven mit preußischen Normalien waren vor allem die Bn2-Lokomotiven der Gattung T 2 und die Cn2-Lokomotiven der Gattung T 3. Auf zwei andere Maschinen, die allerdings teilweise anderen Gattungen zugeordnet wurden, soll hier eingegangen werden.

Ende der 20er Jahre kämpften zahlreiche Kleinbahnen um ihr weiteres Bestehen. Sehr groß war die wirtschaftliche Not. Den Verkehr übernahmen zunehmend Omnibusse und Lastkraftwagen. Aufgrund dieser ökonomischen Situation waren die Kleinbahnen bemüht, u. a. die Lokeinsätze zu rationalisieren. So stellte auch die Betriebsleitung der Kleinbahn Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlingen (GNW) im September 1928 den Antrag an die Kleinbahnaufsicht bei der damaligen RBD Magdeburg, eine kleinere B1n2-Tenderlokomotive, die dem preußischen Musterblatt III4g entsprach, in Dienst stellen zu dürfen. Dafür wollte dann diese Gesellschaft eine größere Lokomotive abstellen. Die Indienststellung der kleineren Lokomotive wurde schließlich am 12. November 1928 genehmigt.

Ein Loktyp und vier verschiedene Bezeichnungen

Von den Lokomotiven nach Musterblatt III4g wurden insgesamt nur drei Maschinen von der Königlich Preussischen Staatseisenbahn Verwaltung (KPEV) bestellt. 1895 lieferte sie Henschel mit den Fabriknummern 4137 bis 4139 aus. Die Maschinen entstanden auf der Grundlage der preußischen T 3 und T 4² und sollten die Nachteile beider Konstruktionen ausschalten. Dabei handelte es sich um die nicht ausreichende Höchstgeschwindigkeit der T 3 und die zu geringe Leistung der T 4². Neben der veränderten Achsfolge wiesen die neuen B1n2-Lokomotiven, im Gegensatz zu der T 3, auch einen größeren Raddurchmesser, eine größere Heizfläche und Heusinger Steuerung auf.

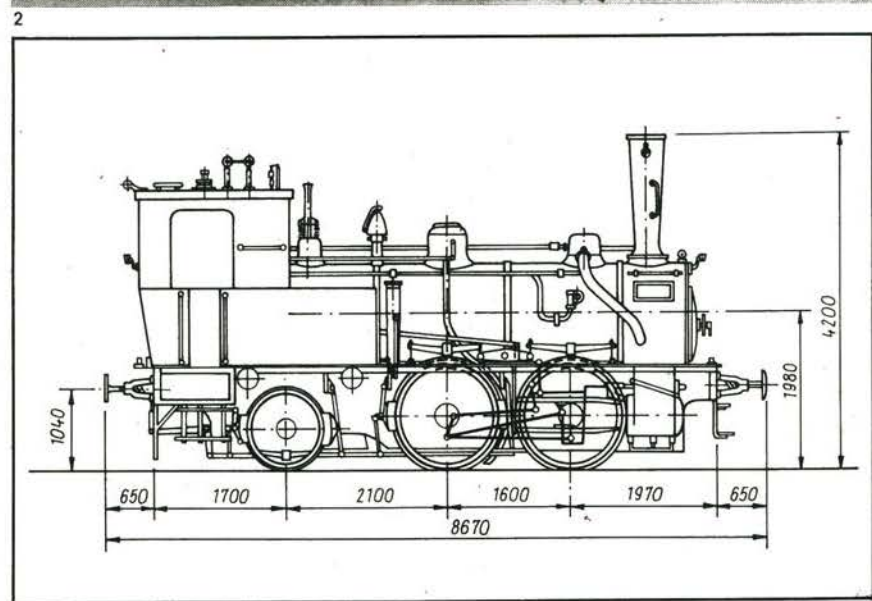
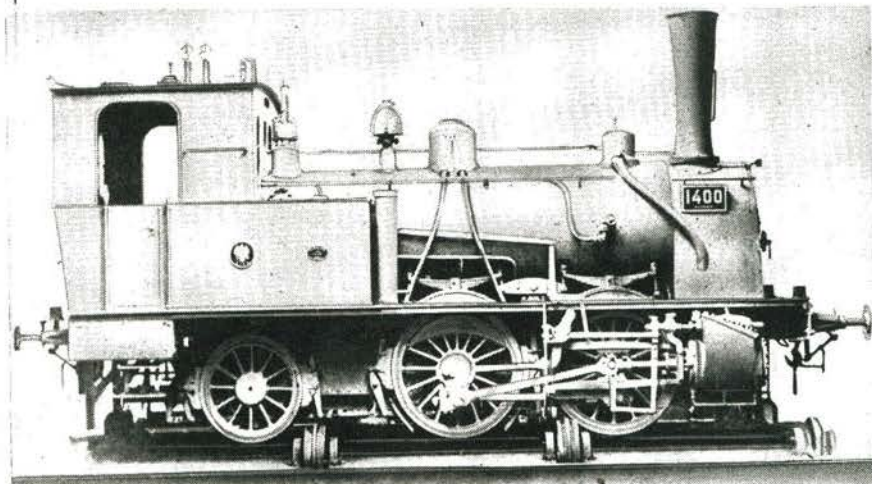
Wahrscheinlich wußte man bei der KPEV, wo diese Lokomotiven am zweckmäßigsten eingesetzt werden sollten. Die Tabelle gibt darüber Aufschluß.

Die angeblich sonst so ausgeprägte preußische Genauigkeit war offensichtlich hierbei nicht am Platze, denn das Durcheinander mit den Gattungsbezeichnungen beweist das Merkbuch der KPEV, Ausgabe 1915. Hier sind die Lokomotiven nach Musterblatt III4g unter der Gattung T 1 aufgeführt.

Während die Lokomotiven Hannover 6083 und Münster 6451 sang- und klanglos ausgemustert wurden, wechselte die Posen 6101 noch mehrmals den Besitzer. 1918 erwarb sie die Kleinbahn Marienborn-Beendorf. 1924 übernahm diese Maschine die Kleinbahn

Rangierbahnhöfen die leistungsschwächeren T 3 und T 7 ersetzen. Die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Berlin wollte sie u. a. im Nahgüterzugdienst auf der Ringbahn nutzen, wobei der Einsatz auch auf den Stadt- und Vortortbahnen vorgesehen war. Für den letzteren Dienst eignete sich die T 13 nicht, und so gab die ED Berlin den größten Teil dieser Maschinen an andere Direktionen ab.

Die T 13 erhielt den Kessel der T 11. Die Kessellänge bedingte jedoch einen relativ großen Achsstand der vier Kuppelachsen – er betrug 5275 mm. Zwar



Nauendorf-Gerlebogk, die sie um 1928 an die GNW verkaufte. Dort muß die Lokomotive als Nr. 8 bis nach 1938 im Dienst gewesen sein. Ein Ausmusterungsvermerk war bisher leider nicht zu finden.

Die wechselvolle Geschichte einer T 13

Bei der zweiten Lokomotive handelte es sich um eine Maschine nach preußischem Musterblatt III4q, bekannter als preußische T 13, spätere Baureihe 92⁵⁻¹⁰. Die T 13 sollte auf größeren

wurden die Spurkränze der Treibachse um 10 mm schwächer gehalten und die vierte Kuppelachse mit 21 mm Seitenspiel versehen. Doch auch diese Veränderungen verbesserten den Kurvenlauf nicht. Durch die sehr kurze Treibstange, die auf die zweite Kuppelachse wirkte und den dadurch verursachten großen Kreuzkopfdruck gegen die Gleitbahn, vergrößerten sich die störenden Bewegungen. Als die letzten Maschinen dieser Gattung von den Staatsbahngleisen verschwanden,

konnten nur wenige Exemplare an Werk- und Anschlußbahnen verkauft werden. Die verbliebenen Lokomotiven haben dann auf kleineren und mittleren Bahnhöfen still und unbemerkt noch viele Jahre Rangieraufgaben bewältigt. Der Einsatz im Streckendienst blieb stets eine Ausnahme, z. B. bei der DB noch bis etwa 1954 auf der Nebenbahn Malente—Lütjeburg und bei der DR bis in die 60er Jahre auf der Nebenbahn Dessau—Wörlitz.

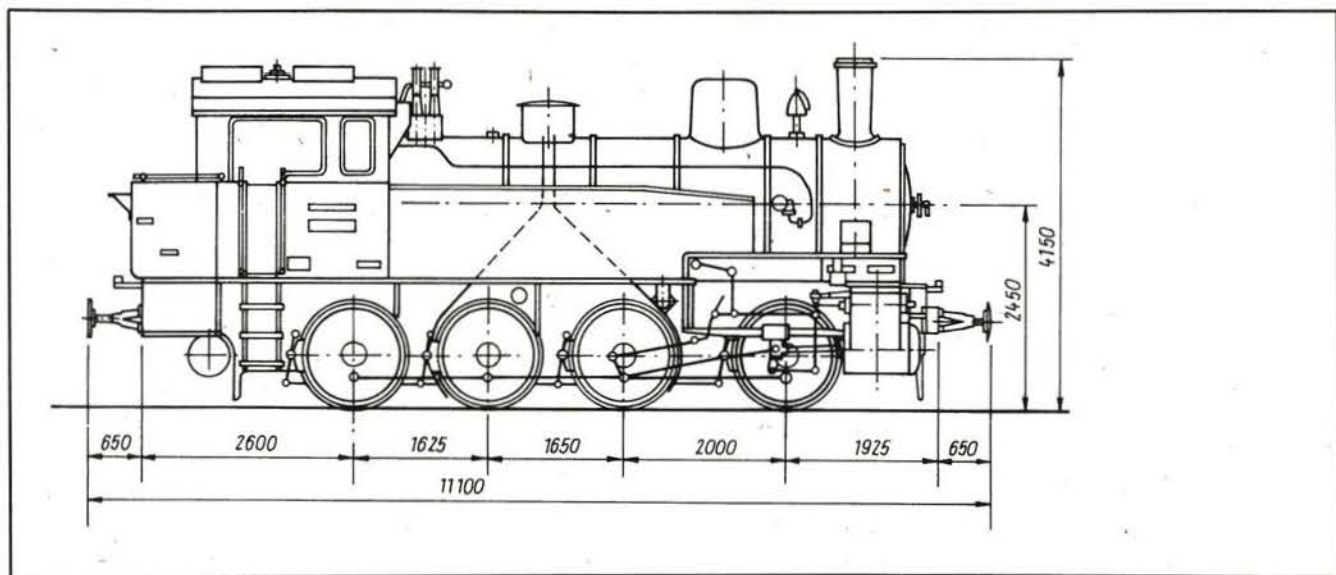
1949 von der DR übernommen

Eine dieser Lokomotiven befand sich

3



4



1 Ansicht der Lokomotive nach Musterblatt III4g; Magdeburg 1400.

2 Maßskizze der Lokomotive nach Musterblatt III4g.

3 Lokomotive 926401 in Halberstadt, 1960, deren Herkunft im Beitrag geschildert wurde.

4 Maßskizze der Lokomotiven nach Musterblatt III4q, der preußischen T 13.

Fotos: Sammlung Verfasser
Zeichnungen: G. Makowsky, Dessau (Maßstab 1:87)

bei Übernahme der Klein- und Privatbahnen durch die DR am 1. April 1949 im Bestand der GNW. Sie trug die Betriebsnummer 581. Die Herkunft dieser Lokomotive war bisher ungeklärt. Jedoch blieben die Betriebsbücher dieser Lokomotiven erhalten, sowohl das von etwa 1925 bis 1949 geführte, als auch das 1950 neu angelegte. Es sei vorweggenommen: Die Herstellerangaben im offiziellen Umzeichnungsplan vom 1. Januar 1950 sind falsch. Hier wurden die Angaben über den inzwischen eingebauten Tauschkessel übernommen. Die Lokomotive wurde am 25. Mai

fähigere Lok, da durch den Autobahnbau Berlin—Magdeburg und das Entstehen mehrerer Rüstungsfabriken in ihrem Einzugsgebiet das Verkehrsaufkommen stark stieg. Die dort als Nr. 6 bezeichnete Maschine erhielt bei Umzeichnung aller Lokomotiven der Kleinbahnen des Provinzial-Verbandes Sachsen 1940/41 die neue Betriebsnummer 581, mit der sie auch im erwähnten Umzeichnungsplan von 1950 aufgeführt ist. Am 16. Januar 1945 mußte die Lok 581 wegen größerer Schäden abgestellt werden. 1947 erfolgte die Zuführung in die Werkstatt

Gattung	T 3	T 2	T 4
Fabrik-Nr.	4137	4138	4139
erste	Berlin	Magdeburg	Cöln rrh.
KED-Bez.	2010	1400	1429
zweite	Posen	Hannover	Münster
KED-Bez.	2010	1650	1616
dritte	Posen	Hannover	Münster
KED-Bez.	1577	6083	6451
vierte	Posen	—	—
KED-Bez.	6101	—	—

1912 von Hohenzollern mit Fabriknummer 2928 an die KED Elberfeld mit Betriebsnummer 7905 geliefert. 1925 ordnete sie die DRG als 92646 in ihren Bestand ein. Anlässlich einer Hauptuntersuchung erhielt die Lok am 5. April 1937 den Tauschkessel Union 1910, Fabriknummer 1837. Zu dieser Zeit war die Lokomotive noch bei der DRG. Kurz danach muß sie von der Kleinbahn-AG Genthin übernommen worden sein. Diese Kleinbahn benötigte in jenen Jahren eine leistungs-

nach Haldensleben. Nach einer am 25. Februar 1948 beendeten Hauptuntersuchung übernahm die Maschine Leistungen auf der GNW. Ab 1950 erhielt sie die Nummer 926401. Beheimatet war die Lok anschließend in den Bw Haldensleben, Stendal, Oschersleben und Halberstadt. Nach einem Unfall am 17. Juli 1963 wurde das Fahrzeug abgestellt und schließlich am 10. März 1964 ausgemustert. Bis dahin hatte die Lok allein ab 1949 noch vier andere Tauschkessel erhalten.

**Lok-
einsätze**

Neues aus Braunsbedra

Auf dem Bahnhof Braunsbedra ist seit einiger Zeit die Lok 244 048 für Rangierzwecke in Betrieb. Sie löste die bis dahin eingesetzte 106 047 ab. Die 244 048 wurde Mitte August vergangenen Jahres vom Bw Leipzig-Engelsdorf zum Bw Halle P umbeheimatet und hier auf ihren neuen Einsatz vorbereitet. So wurde u. a. eine Rangierfunkanlage eingebaut. Die Maschine wird außerdem für Übergabefahrten und die Anschlußbedienung nach und in Mücheln genutzt. Monatlich werden im Stamm-Bw die Bremssohlen gewechselt. Während dieser Zeit wird der Rangierdienst von Loks der BR 106 bewältigt.

Ja.

44 2851 jetzt Werklok 5

Die vom Braunkohlenkombinat Braunsbedra übernommene 44 2851 wird jetzt dort als Werklok 5 eingesetzt. Aufgrund der schweren Züge, die von dieser Lok gezogen werden, sind stets zwei Heizer erforderlich. Die Dampflok ist ferner mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet. Es ist vorgesehen, daß dieser Betrieb weitere Dampflokomotiven von der DR für den Werkbahnverkehr erhält.

me

Bw Halle P

Dieses Bw beheimatet außer der 244 048 noch folgende Altbau-Elloks: 218 019 (abgestellt), 218 031 (gelegentlich für Versuchsfahrten in Betrieb), 244 045 (Trafolok, Weichenheizungen Hbf Halle) und E 9502 (Verkehrsmuseum Dresden).

Ja.

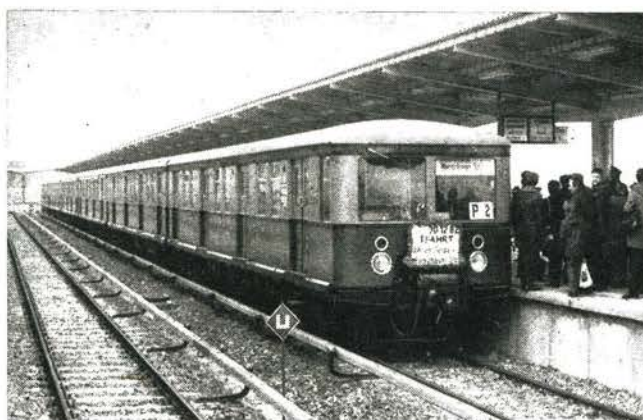
Nach Ahrensfelde elektrisch

Mit der feierlichen Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnittes verkehren Berliner S-Bahn-Züge seit 30. Dezember 1982 von und nach Ahrensfelde. An diesem Tag gab der Minister für Verkehrs-

wesen, Otto Arndt, auf dem Bahnhof Ahrensfelde dem ersten Zug nach Warschauer Straße mit dem Durchschneiden des weißen Bandes die Strecke frei. Der festlich geschmückte Zug war Ehrengästen und den am Bau der Eisenbahnanlagen beteiligten Werktätigen vorbehalten. In den vergangenen Jahren wurde die hinter dem Bahnhof Friedrichsfelde Ost abzweigende Neubaustrecke in mehreren Etappen in Betrieb genommen. Dabei wurde der

jeweils zeitweilige Endpunkt so rechtzeitig fertig, daß die Bewohner des derzeit größten und ständig wachsenden Wohnungsneubaugebietes der DDR bequem das beliebte Nahverkehrsmittel erreichen können.

In Ahrensfelde wurden völlig neue Bahnhofsanlagen geschaffen (siehe Bild), die zugleich den Umsteigeverkehr auf die Vorortzüge in Richtung Werneuchen berücksichtigen. Text und Foto: H.-J. Hütter, Berlin



Lok 204 023

Nachdem diese Maschine vor der Heizperiode noch einmal überholt worden ist, steht sie wieder auf dem Bahnhof Leipzig-Leutzsch und wird für die elektrische Beheizung der dortigen Weichen genutzt.

Ja.

Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz

Die Lok 41 1182 wurde im Dezember 1982 dem Bw Saalfeld zugewiesen. Die Maschine gehörte vor ihrer Abstellung zum Bw Neubrandenburg.

Dre.

01 0526 verschrottet

Im Januar dieses Jahres wurde die Lok 01 0526 im Raw Cottbus verschrottet. Zuletzt im Bw Pasewalk beheimatet, wurde sie am 18. Januar 1979 abgestellt. Seit der letzten Hauptuntersuchung fuhr sie noch 636 471 km. Der Loktender soll in das Raw Meiningen überführt werden.

Jo.

Dampfsender in Saßnitz

Seit dem 1. November 1982 sind im Saßnitzer Fischwerk folgende Lokomotiven als Dampfsender im Einsatz: 50 0009, 50 0011 und 50 0026. Die Dampfloks waren zuvor mit weiteren in Borckenfriede (Strecke Pasewalk—Anklam) abgestellt. Die Maschinen wurden in Saßnitz auf Rostfeuerung umgebaut. Die vom Raw Meiningen überführte ehemalige Lok 44 0689, jetzt „Provisorische mobile Heizanlage“ (PmH) Nr. 7, ist dem Fährschiffamt Saßnitz zugewiesen worden.

Kr.

Mit Interesse verfolgten die Saßnitzer und viele Gäste am 21. Oktober 1982 diesen Loktransport durch ihre Stadt. Die ehemalige Lok 44 0689 wurde zum Fährschiffamt Saßnitz überführt. Wir berichteten in den Heften 12/82 und 1/83 über einen Teil der für diese Zwecke umgebauten 44er. Da einige Loks inzwischen umgesetzt worden sind, werden wir nach Abschluß der Umbauarbeiten an den Loks der BR 44 im Raw Meiningen nochmals eine Übersicht über alle diese Maschinen und ihren Verbleib veröffentlichen. Foto: W. Krentzien, Saßnitz

Norbert Kuschinski, Dresden

Museums- straßenbahnen in Prag

Im Straßenbahnbetriebshof Vokovice, eine Haltestelle vor dem Endpunkt Divoka Šarka, ist eine umfangreiche Sammlung historischer Fahrzeuge untergebracht. Da Vokovice in erster Linie ein Betriebshof ist, kann eine Besichtigung dieser Oldtimer allerdings nur an den „Tagen der offenen Tür“ erfolgen. Dann werden die Wagen aus der Halle auf den Vorplatz gefahren. Hunderte Nahverkehrsleute aus dem In- und Ausland haben dann die Möglichkeit, diese Fahrzeuge ausgiebig zu besichtigen. Und so war es auch am 29. und 30. Mai vergangenen Jahres.

Gleich am Eingang stand das älteste Fahrzeug, ein Pferdebahn-Sommerwagen. Er gehörte zu den 27 von 1885 bis 1889 gebauten Wagen, die teilweise Ringhoffer in Prag (dem Vorläufer der heutigen ČKD-Tatra Werke in Smichov) lieferte bzw. aus Belgien importiert worden sind. Ab 1905 wurde dieser Wagen als Beiwagen auf den elektrisch betriebenen Straßenbahnstrecken eingesetzt und ab 1913 mit dem Triebwagen 500 für Stadtrundfahrten genutzt. Viele Jahre war dieser Sommer-

wagen im Technischen Nationalmuseum Prag zu sehen.

Von den privaten Trambahn-Gesellschaften, die in Prag seit 1891 den elektrischen Straßenbahnbetrieb einführten, ist leider kein Fahrzeug erhalten geblieben. Der zweitälteste noch vorhandene Wagen wurde im Jahre 1900 gebaut und von den 1897 gegründeten „Elektrischen Straßenbahnen der königlichen Hauptstadt Prag“ eingesetzt. Der Wagen mit der Nr. 88 stammt aus der Fahrzeugserie 68—107. Ihn lieferte die Firma Ringhoffer unter Verwendung der elektrischen Ausrüstung von Křizik. Der Zustand des Wagenkastens entspricht, auch farblich gesehen, der Zeit von 1900 bis 1907. 1901 wurde der Wagen 109 gebaut. Hersteller und elektrische Ausrüstung entsprachen denen des Wagens 88. Der jetzige äußere Zustand entspricht jedoch der Betriebszeit von 1907 bis 1923, wofür besonders die weiß-rote Lackierung kennzeichnend ist. Bevor 1966 die Rekonstruktion zum Museumswagen begann, war das Fahrzeug als Arbeitswagen in Betrieb.

Aus dem Jahre 1900 stammt der elektrische Salon-Triebwagen 200, der als Sonderanfertigung bei den Firmen Křizik und Ringhoffer entstand und auf der Pariser Weltausstellung 1900 zusammen mit dem konstruktiv ähnlichen, jedoch für den normalen Personenverkehr bestimmten Wagen Nr. 325 für die Straßenbahn Wien gezeigt wurde. Ringhoffer stellte damals mehrere Luxuswagen für Hofzüge her. In dem völlig abgeschlossenen Fahrgastraum befanden sich 8 an den Längsseiten aufgestellte Sessel und 6 „Kousseusen“ für je 2 Personen. Zu

diesen 20 Sitzplätzen kamen noch 6 Stehplätze auf den Plattformen hinzu. In Prag wurde der Wagen ab 1901 für Sonderfahrten des Bürgermeisters eingesetzt. Ab 1912 konnte er dann auf Stadtrundfahrten auch von breiten Bevölkerungskreisen benutzt werden. Die noch heute vorhandene elektrische Einrichtung stammt aus dem Jahre 1922. 1951 wurde die Inneneinrichtung so umgebaut, daß der Wagen als Sonderfahrzeug zur Kinderbeförderung eingesetzt werden konnte. Auf dem erhöhten Boden erfolgte der Einbau von Längsbänken. 1972 erhielt der Wagen noch Schienenbremsen und einen Pantographen. Die Rekonstruktion in den Zustand der Zeit von 1922 bis 1951 begann 1979 und ist inzwischen nahezu abgeschlossen.

Ebenfalls ein Einzelgänger war und ist der 1913 gebaute offene Aussichts-Triebwagen für Stadtrund- und andere Sonderfahrten. Das Wagenunterteil entspricht allerdings baulich den 1905 bis 1910 gelieferten Wagen. 1972 erhielt das Fahrzeug Schienenbremsen und einen Pantographen, weshalb das Dach um 15 cm abgesenkt werden mußte. Es ist vorgesehen, den jetzigen Stromabnehmer durch ein älteres Exemplar zu ersetzen.

Der Triebwagen 357 aus der Serie 348—358 entstand im Jahre 1915 in den Ringhoffer-Werken AG. Die elektrische Ausrüstung von der Elektrotechnischen AG (vormals Kolben AG) bestand aus Fahrschaltern mit 7 Fahrstufen (4 Serie, 3 parallel) und 6 Bremsstufen sowie zwei Motoren von je 40 PS (zusammen 58,84 kW). Ab 1963 diente das Fahrzeug als Arbeitswagen. 1974 wurde er vom Schneepflug 4029 wie-

Historische Fahrzeuge der Prager Straßenbahn im Betriebshof Vokovice

Nr.	Baujahr	Bemerkungen	Nr.	Baujahr	Bemerkungen	Nr.	Baujahr	Bemerkungen
Triebwagen			Beiwagen			Dienst- und Spezialwagen		
88	1900		86	1885	Pferdebahn-Sommerwagen	4217	1915	Dienst-Triebwagen
109	1901		624	1909		4053	1917	Güter-Triebwagen
200	1900	Salon-Triebwagen	999	1926	„Plechač-Blechwagen“	4525	1917	Anhängewagen für Kohle und Asche
275	1908		1111	1928	„Plechač-Blechwagen“	4532	1926	Anhängewagen mit Kippvorrichtung für Steine und Schotter
357	1915		1219	1931	„Plechač-Blechwagen“	5007	1909	Lore ex 4507
444	1923		608	1908		5001	1898	Lore ex 4501
500	1913	Offener Aussichts-Tw	1523	1942	„Krasin“	4534	1928	Fahrbare Fahrkartenverkaufsstelle. Entstanden unter Verwendung des Unterteils von Beiwagen Nr. 551, Bauj. 1901
2222	1930		1583	1964	umgebaut aus dem „Krasin“-Beiwagen Nr. 1515, Bauj. 1942	5101	1930	Fahrbare Transformatorstation
2294	1932		638	1909				
2239	1930		728	1920				
3062	1942	Typ „Unterseeboot“ Tw gehört dem „Freundeskreis Städtischer Nahverkehr“.	1314	1931	„Krasin“			
3063	1942	Typ „Unterseeboot“						
3083	1948							
5001	1951	Typ Tatra T I						
6002	1955	Prototyp Tatra T II						

der zum Personentriebwagen zurückgebaut und erhielt die ursprüngliche Nummer.

Der Beiwagen 728 gehört zu den Wagen, die gegenwärtig noch restauriert werden. Er wurde 1920 innerhalb der Serie 708–767 von den Ringhoffer-Werken AG gebaut. Die Umbauarbeiten sind noch nicht abgeschlossen worden. Der Triebwagen 3083 entstand 1948 innerhalb der Serie 3069–3098 in den Tatra- und ČKD-Werken. Vor allem für den raschen Ersatz der Kriegsverluste bestimmt, lehnte sich ihre Konstruktion an einen bereits 1942 gebauten Typ an. Im Jahre 1951 entstanden in den Smichover Tatra-Werken die Triebwagen 5001 und 5002 als erste Wagen des noch heute verkehrenden Typs Tatra T I. Von diesen modernen Fahrzeugen, die sich in ihrer Konstruktion

an den PCC-Wagen anlehnten, wurden von 1951 bis 1965 133 Stück für Prag gebaut. Der erste Wagen des Typs T I mit der Nr. 5001 wurde 1976 in die Museumssammlung eingegliedert und 1977/78 rekonstruiert.

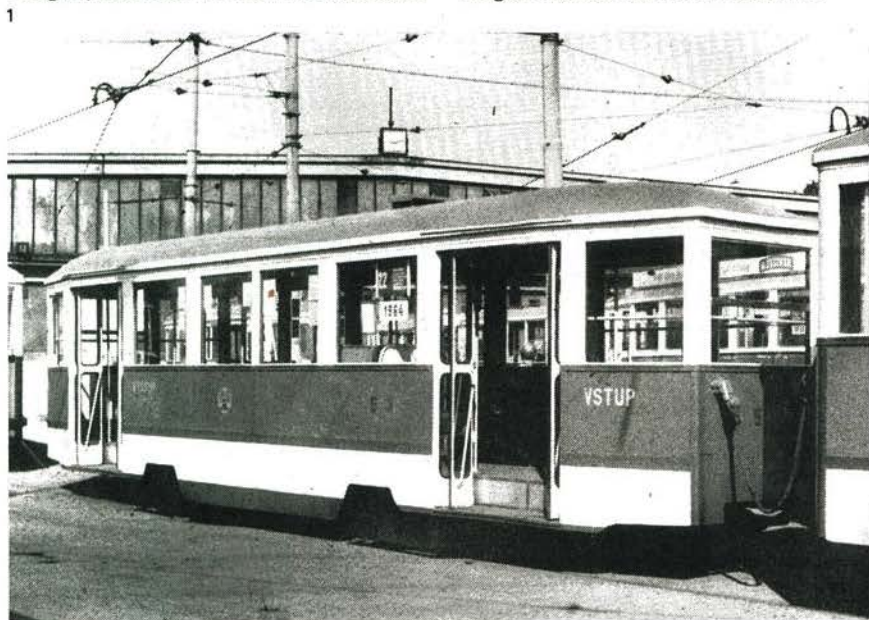
Vom 1955 an gebauten Nachfolgetyp Tatra T II führen in Prag nur zwei Wagen, die später abgegeben wurden. Der heute in der Sammlung vorhandene, noch nicht rekonstruierte Wagen Nr. 6002, kam 1976 aus Bratislava nach Prag zurück.

Der Nachfolgetyp Tatra T III ist noch nicht im Museum vertreten. Wenn der Triebwagen Nr. 6102 trotzdem mit ausgestellt wurde, dann nur deshalb, weil er zusammen mit zwei weiteren eine neue Lackierung erhalten hat, die eventuell die jetzige Farbgebung der Prager Straßenbahn ablösen wird.

Prager Straßenbahnwagen sind aber nicht nur in Prag selbst vorhanden. Einige werden künftig auch im Aufbau befindlichen Nahverkehrsmuseum Brno zu sehen sein. Hierüber zu berichten, wird einem späteren Beitrag vorbehalten sein. Außerdem ist der „Freundeskreis Städtischer Nahverkehr beim Kulturhaus der Verkehrsbetriebe Prag“ im Besitz weiterer Wagen, die zum Teil zusammen mit den betriebseigenen in Vokovice ausgestellt, aber teilweise auch in der Werkstatt Hostivár untergebracht sind.

Quellenverzeichnis:

- (1) Ludvík Losos und Kollektiv: „Atlas Tramvají“, Nadas Proha, Praha 1980
- (2) Lubomír Kysela: Přehled vozů v podnikovém muzeu DP Praha, Praha 1980
- (3) Rimrott: Kleinbahn- und Straßenbahnwesen auf der Pariser Weltausstellung 1900, Mitteilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen (1900), Heft 3, S. 95–97



1 Der auf Bild 9 zu sehende Triebwagen 3083 verkehrte vielfach mit einem Beiwagen des Typs „Krasin“. Der Wagen 1583 entstand durch Umbau im Jahre 1964 in den Werkstätten der Prager Verkehrsbetriebe aus einem solchen Fahrzeug, das zuvor mit der Nr. 1515 verkehrte.

2 Fahrbare Transformatorstationen waren zur Stabilisierung der Stromversorgung schon in den 20er Jahren vorhanden. Der 1930 gebaute Wagen 5101 befand sich bis zur Übernahme in den Museumsbestand im Jahre 1977 auf den Gleisen am Elektrizitätswerk Prag-Braník.

3 Der älteste erhaltene Prager Straßenbahnwagen. Dieses Fahrzeug wurde schon um 1925 wieder in den Ursprungszustand versetzt. 1929 erfolgte die Übergabe an das Technische Nationalmuseum Prag.

4 Der Wagen 88 erhielt bereits um 1900 verglaste Plattformen vom Hersteller. Die Leistung beider Elektromotoren betrug 50 PS (72 kW).

5 Der Salon-Triebwagen 200 verfügte über zwei Maximumdrehgestelle. Die Treibräder (Durchmesser 800 mm) wurden durch zwei 25 PS-Motoren angetrieben. Das Fahrzeug verfügte über eine Luftsaugbremse der Bauart Standard Air, die neben der elektrischen Betriebsbremse und der Hand-Feststellbremse vorhanden war.

6 Die elektrische Ausrüstung des Aussichtswagens baute Krizik. Sie umfaßte Fahrschalter mit sechs Fahrstufen und vier Bremsstufen. Vorhanden waren zwei 35 PS-Motoren. Später erfolgte der Einbau einer neuen Ausrüstung von ČKD.



Fotos: Verfasser