

**2**  
**90**

trans  
press

# modell eisenbahner

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

China baut  
Dampflokomotiven



Das Ende erlebt

Will man die Geschichte der Dampflokotiven dokumentieren, gehören wohl auch Fotos von deren Ausmusterung und Verschrottung dazu. Bilden sie doch den für Eisenbahnfreunde traurigen Abschluß einer oft wechselvollen und interessanten Geschichte der Maschinen. Meist aber entziehen sich

diese Arbeiten, innerhalb der Reichsbahnausbesserungswerke oder Stahlwerke ausgeführt, unseren Blicken. Vor knapp zwei Jahren, im März und April 1988, konnte verfolgt werden, wie die Provisorische mobile Heizanlage 13 (PmH-13), ex 44 1235, des Bw Berlin-Pankow im Bw Wustermark verschrottet wurde.

1 Im Februar 1988 wurde die PmH-13 in das Bw Wustermark überführt. Hier entstand diese Aufnahme am 5. März 1988.

2 und 3 Am 5. März 1988 begannen die Wustermarker Eisenbahner damit, den Tender der ehemaligen 44 1235 zu verschrotten.

4 Knapp einen Monat später, am 2. April 1988, waren die Zerlegearbeiten schon weit vorangeschritten. Tender, Führerstand und der größte Teil des Kessels existierten zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr. Ein offenes Geheimnis: Großes Interesse für die Kesselrohre zeigten mehrere Gartenbesitzer aus der Umgebung.

5 Am 3. April 1988 war der ehemalige 44er fast völlig verschwunden. Die Schweißerbrigade hatte nach über einem Monat harten Ringens ihr Ziel fast erreicht. Sechs Tage später wurden die letzten Reste der 44 1235 verladen und in ein Stahlwerk gebracht (wo u. a. wiederum Bleche für künftige 243er entstehen).

Text und Fotos: Ch. Dreher, Kleinmachnow



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
39. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	Leser schreiben, „meinen und fragen“	2
<b>literatur</b>	Rezension	29
<b>junior</b>	Basteltips/Anlagenbau	24
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	34
<b>anzeigen</b>	suche/biete/tausche	35

**eisenbahn**

<b>aktuell</b>	Zur Kennzeichnung von Reisezugwagen der DR	3
<b>kurzmeldungen</b>	DDR und Ausland	7
<b>historie</b>	Das Bahnbetriebswerk Berlin-Rummelsburg 1. Teil	13
<b>international</b>	Zur Geschichte der Ugandabahn 3. Teil und Schluß Dampflokomotiven aus Tangshan	4 8
<b>fahrzeugarchiv</b>	Der Kalkdeckelwagen der K.P.E.V.	10

**modellbahn**

<b>anlage</b>	TT-Heimanlage „Klingenberg-Colmnitz“ H0-Ausstellungsanlage „Granow (Niederlausitz)“	26 36
<b>tips</b>	BR 106 in der Nenngröße TT Lampen, Telegraf- und Energiemaste Schnellzugdampflokomotiven für die Nenngrößen TT und N Für die großen Spuren Neu für Gartenbahner	20 29 30 31 33
<b>mosaik</b>	Anregungen vom Vorbild	17

**Titelbild**

Es ist nun schon zu einer Tradition geworden, auf der Titelseite der Februar-Ausgabe ein Modellbahn-Winterfoto zu veröffentlichen. Dieses Motiv von der Heimanlage unseres Lesers Hans-Joachim Bänisch aus Cottbus vermittelt winterliche Windbergbahn-Atmosphäre, über deren Zustandekommen „me“ im Heft 12/86 ausführlich berichtete.  
Foto: Fotoatelier Goethe, Cottbus

**Redaktion**

Chefredakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
Französische Str. 13/14; PSF 1235,  
Berlin, 1086  
Telefon: 20 34 12 76  
Fernschreiber: Berlin 11 22 29  
Telegraphische Adresse: 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.  
Die Zeitschrift „modelleisenbahner“  
ist Mitglied der Internationalen  
Eisenbahn-Presse-Vereinigung  
„ferpress“ mit dem Sitz in Wien.

**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  
Dipl.-Ing. Karsten Flach, 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-J. 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: 3. 1. 1990

Geplante Auslieferung: 5. 2. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes  
3/90: 5. 3. 1990

**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., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51  
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

**Anzeigen**

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

Anzeigen aus dem Ausland nimmt der Verlag an.



**Herausgeber**

Deutscher Modelleisenbahn-  
Verband der DDR

## Leser schreiben ...

### 100 Jahre Hauptbahnhof Halle (Saale)

Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in seiner jetzigen Form wurde am 8. Oktober 1890 in Betrieb genommen. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens wird am 6. und 7. Oktober 1990 eine Festveranstaltung stattfinden.

In diesem Zusammenhang werden auch Fahrten mit einem Traditionszug durchgeführt. Zur Vorbereitung des Jubiläums wurde auf unserer Dienststelle eine Vorbereitungsgruppe „100 Jahre Hauptbahnhof Halle (S.)“ gebildet. Die Vorbereitungsgruppe steht unter der Leitung des Rb.-Rats Walter.

Der Leiter der Gruppe ist unter der Rufnummer Basa 3501 bzw. 841/3501 zu erreichen. Er ist im Hauptbahnhof, Zimmer 100 (Ausgang Ernst-Kamieth-Straße), untergebracht.

Dipl.-Ing. oec. Klinger  
Rb.-Hauptpat  
Leiter des Bahnhofs

### 105 Jahre Mülsengrundbahn

Am 6. Mai 1990 wird wieder eine Exkursion „Auf den Spuren der Mülsengrundbahn“ organisiert. Geplant sind 15 km Wanderung, Mittagstisch, Dia-Vortrag und anderes mehr. Veranstalter ist der Kulturbund der DDR Zwickau-Land, Ortsgruppe Mülsengrund.

Voranmeldungen und Anfragen sind mit Freiumschlag oder Antwortpostkarte an den Leiter der Arbeitsgruppe Mülsengrund-

bahn, Stefan Rasch, Dresden Straße 25, Mülsen St. Jacob, 9516, zu richten.  
St. Rasch, Mülsen St. Jacob

### Wagenkasten als Denkmal

– „me“ 8/89, S. 14 bis 17 –

In dem Beitrag „Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen“ wird über einen gut erhaltenen Wagenkasten eines ehemaligen Postwagens der sächsischen Gattung II<sup>b</sup> berichtet. Es handelt sich hierbei um den ehemaligen Wagen 2679, der 1908 gebaut wurde. Der zweite vorhandene Wagenkasten wird in Wilsdruff als Denkmal hergerichtet. Dazu wurde der ehemalige Oschatzer GGw 97-13-54 im Oktober 1988 in der WAS Freital-Potschappel zerlegt. Die Drehgestelle kommen dann zum Wilsdruffer Bahnpostwagen. In Freital-Hainsberg ist im Mai 1989 außerdem der Bahnhofswagen 16 (ex KD 974-383, ex Freital-Potschappel) zerlegt worden. S. Hoyer, Dresden

bahnverwaltung im damaligen Litauen oder Lettland handeln. Ich habe einen ähnlichen Wagen schon einmal auf einem Foto gesehen, die Ähnlichkeit ist frappierend. Es könnte vorstellbar sein, daß diese Wagen durch die Kriegereignisse nicht mehr ausgeliefert werden konnten und so durch die Nazi-Wehrmacht beschlagnahmt wurden. Das älteste Triebfahrzeug der DB – Seite 8 „Abschied“ – ist keineswegs eine Kleinlok der Leistungsgruppe II, vielmehr ist dies der VT 699 001 der meterspurigen Inselbahn Wangerooge. Der VT wurde im Jahre 1933 unter der Fabriknummer 20220 bei der Waggonfabrik Wismar gebaut, er wäre also somit auch älter als alle E 94 und Köf II der DB.

B. Jülich, Bonn-Bad Godesberg

## Leser meinen ...

### Nummernschilder-Attrappen machen's auch

Wohl bei keiner Überführungs-

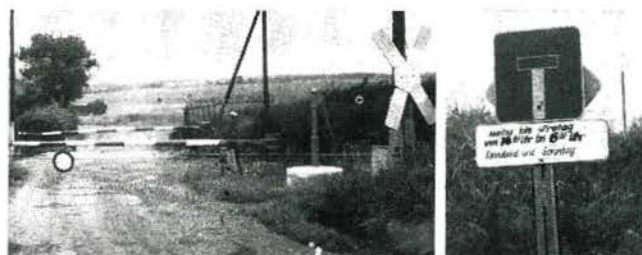
fahrt von historischen Triebfahrzeugen fehlen Eisenbahnfreunde mit Foto- oder Filmausrüstung, um die Museumsfahrzeuge unterwegs nur mit Schablonenzahlen unschön aufgemalte Ziffern Nummernschilder ein, um sie vor Diebstählen zu schützen. Einige Bw haben aber bereits neue Lösungen gefunden. Der Trick besteht darin, auf glatte Bleche in Nummernschildgröße statt der Metallziffern solche aus Pappe in entsprechender Größe und Stärke zu befestigen. Diese Attrappen sind aus noch geringer Entfernung kaum als solche zu erkennen. Sollten den Saalfelder und Staßfurter Eisenbahnern nicht auch andere Dienststellen nacheifern? So könnten manche Lokomotiven auch EDV-Schilder bei den Überführungen tragen, die sonst nur mit alten Schildern gezeigt werden.  
M. Imm, Gräfenhainichen

## Leser schreiben und fragen ...

### Dickes Fragezeichen zum Gepäckwagen

– „me“ 8/89, S. 3 –

Auf dem Foto vom Gepäckwagen der Arbeitsgemeinschaft 6/53 des DMV ist nur schwer zu erkennen, ob auf der anderen Seite auch ein zurückgezogener Eingang vorhanden ist. Wenn ja, könnte es sich um einen Wagen aus einem Baulos für die Eisen-



Damit der Halt nicht langweilig wird

• Fotografiert zwischen Wetzdorf und Mittelpöllnitz auf der Strecke Gera-Saalfeld von Walfried Schubert, Weida

- aktuelle Spalte - aktuelle Spalte - aktuelle Spalte - aktuelle Spalte -

## Liebe Freunde der großen und kleinen Eisenbahn!

In den letzten Wochen und Tagen äußerten Sie viele Gedanken, unterbreiteten Vorschläge und schütteten Ihr Herz über jene Probleme aus, mit denen Sie sich in Sachen Hobby beschäftigen. Wir möchten uns zunächst für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Zeugt es doch davon, daß Sie die Arbeit der Redaktion „modelleisenbahner“ ebenso schätzen wie die intensiven Bemühungen des DMV, unser Hobby unter den neuen gesellschaftlichen Bedingungen noch interessanter und vielfältiger zu gestalten. Eines besonders breiten Raum haben bisher die Diskussionen um die Perspektive der N-Produktion eingenommen. Eindeutig ist der Wunsch unzähliger N-Freunde: Die Nenngröße N wird in der DDR benötigt; sie ist notwendig, und das Symbol „N“ steht – wie ein Leser kürzlich treffend formulierte – für „Neubauwohnung“. Inzwischen erhielten die Redaktion als auch das Generalsekretariat des DMV zahlreiche Zuschriften und Anrufe speziell zu den Veröffentlichungen im Heft 1. Einige Leser bieten an, die Restproduktion als Gewerbetreibende zu übernehmen und

auszubauen. Alle Angebote reichen wir in den nächsten Tagen an den Generaldirektor des Kombines Spielwaren weiter. Gestatten Sie aber in diesem Zusammenhang noch eine Bemerkung: Vielfach vertreten N-Freunde die Auffassung, der DMV habe die Einstellung der N-Produktion so ohne weiteres befürwortet. Das ist nicht richtig! Im Gegenteil, die Kombinateleitung hatte dem DMV am 30. März 1989 zugesichert, daß vor einer Produktionseinstellung eine der folgenden Alternativlösungen abgesichert wird:

1. zu versuchen, die gesamte N-Produktion nach Ungarn zu verlagern,
2. vorhandene und aufzuarbeitende Werkzeuge an eine interessierte PGH oder einen Privatbetrieb abzugeben bzw.
3. kleinere Posten an N-Material aus dem NSW zu importieren.

Leider hat sich die Industrie an keine dieser Festlegungen gehalten. Daher auch der im Heft 1/90 veröffentlichte Aufruf, auf den es nun positive Reaktionen gibt. Kürzlich wandte sich der Präsident des DMV an den Ministerpräsidenten der DDR, Hans Mo-

drow, und erläuterte ausführlich die Bedeutung der Modelleisenbahn für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung in unserem Land. Ohne wenn und aber wurde die Situation der Modellbahnindustrie im Spiegel einer starren Planwirtschaft dargestellt und Lösungswege in unser aller Interesse aufgezeigt. Eine Antwort steht noch aus.

Viel Aufmerksamkeit schenken wir in diesem Sinne auch der Traditionspflege und der künftigen Dampflokunterhaltung für die Regel- und Schmalspur. Wir werden gegen engstirniges und halbherziges Handeln der zuständigen Stellen mit unseren Mitteln kämpfen!

Wir werden Sie, liebe Leser, an dieser Stelle über das alles auf dem Laufenden halten. Jedoch bitten wir Sie zugleich um Verständnis dafür, daß wir auf alle dazu erhaltenen Leserzuschriften nicht eingehen können. Dazu fehlt uns einfach die Zeit. Aber jeder Gedanke wird, und dessen können Sie gewiß sein, sorgfältig ausgewertet.

In diesem Zusammenhang sind uns Ihre Meinungsäußerungen stets sehr wertvoll.

Wolf-Dietger Machel

Dipl.-Ing. oec. Frank Ebert, Berlin

## Zur Kennzeichnung von Reisezugwagen der DR

Im Heft 10/86 veröffentlichte „me“ den 5. Teil der Beitragsfolge „Anschriften an Reisezugwagen“. Betriebliche Erfordernisse, internationale Vorschriften und Wiederholungen führten in der letzten Zeit dazu, einige Kennzeichen zu verändern.

### Entfall von Kennbuchstaben

Da das Vorhandensein einer elektrischen Heizung bereits aus der 12stelligen Wagennummer (8. Stelle) und aus dem Heizungsraster (RIC, Blatt 3d) ersichtlich ist, wird auf diesen Kennbuchstaben im Gattungszeichen verzichtet. Aus dem Gattungszeichen ist nun nicht mehr erkennbar, ob der Reisezugwagen über eine E-Heizung verfügt oder nicht. Da z. Z. nur noch einige Doppelstockeinheiten und zwei- bzw. dreiaxlige Reko-Sitzwagen ausschließlich über eine Dampfheizung verfügen, kann diese Einschränkung akzeptiert werden (Abb. 1).

### Veränderungen in der Bedeutung von Kennbuchstaben

Laut UIC-Beschluß werden nunmehr Reisezugwagen mit einer Länge > 24,5 m im Gattungszeichen mit einem m gekennzeichnet.

Damit tragen die Reisezugwagen der Typen B/Y und Standard nur noch die Gattungsbezeichnung A, AB, B, BD, bzw. Bc und die Reisezugwagen der Typen X bzw. Z die Gattungsbezeichnung Am, ABm, Bm, BDmsb (Abb. 2 und 3). Die bisherige Bedeutung dieses Kennbuchstabens „zweiteilig“ in Verbindung mit Doppelstockeinheiten wurde aufgehoben und durch die neue Bedeutung „Wagen ist mit Einrichtungen der elektrischen Energieversorgung (ZEV) aller Verbraucher aus der Zugsammelschiene (ZS) ausgerüstet“ ersetzt, z. B. DBmuz, Bmz.

Dieser Kennbuchstabe wird mit gleicher Bedeutung auch bei anderen europäischen Bahnen angewandt.

### Neu eingeführte Kennbuchstaben

Reisezugwagen mit Spezialeinrichtungen zur Beförderung von Reisenden in Rollstühlen mit entsprechend ausgerüsteten Abteilen und Sanitäräumen, z. B. BDwsb und BDmsb.

p und y Reisezugwagen mit Großraumabteilen und Mittelgang (gleiche Bedeutung haben auch die Kennbuchstaben h und t, z. B. Bmh. Das t wird bei der DR nicht angewendet.), z. B. Bmp – neues Fahrzeug mit 86 Plätzen für den Binnenfernverkehr, das ab 1991 zum Einsatz gelangen wird.

Amy } Komfortreisezugwagen  
Bmy }

Die Bedeutung dieser Kennbuchstaben entspricht einer internationalen Festlegung (RIC).

x Kennbuchstabe für zweiteilige Doppelstockeinheiten, DBx.

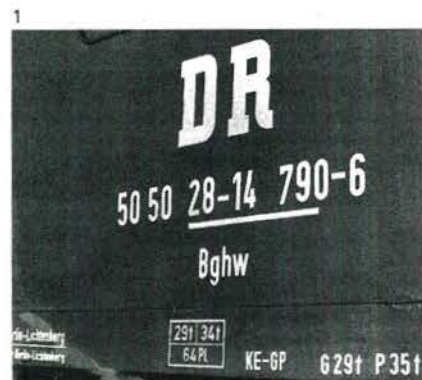
k Reisezugwagen mit Wirtschaftseinrichtungen für die MITROPA zur Ver-

sorgung der Reisenden in Selbstbedienung, z. B. Bmk.

### Entfall von Anschriften

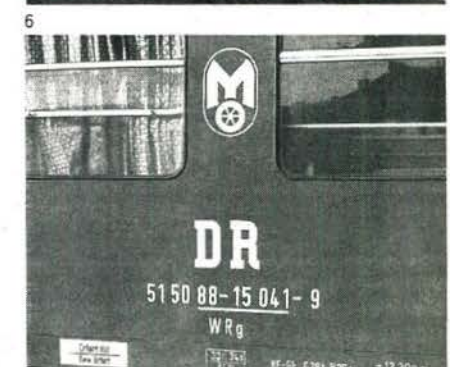
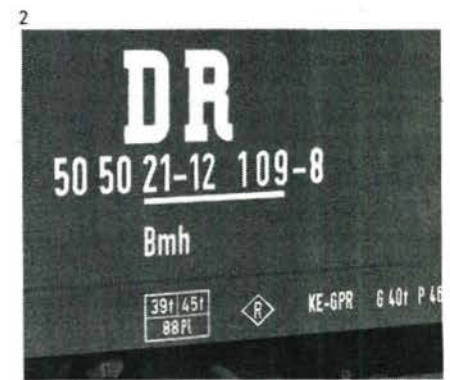
Da Reisezugwagen, die das RIC-Zeichen tragen (Austauschkode „51“ und „61“), über die Hauptluftbehälterleitung und die 13polige UIC-Leitung verfügen müssen, entfällt an diesen Wagen das Zeichen ① (RIC Blatt 3f, Bild 6) am Langträger.

Wagen, die mit einer Türschließenrichtung ausgerüstet sind, sind weiterhin am Zeichen ② (RIC Blatt 3f, Bild 7) am Langträger erkennbar und setzen die Ausrüstung mit Hauptluftbehälterleitung sowie 13poliger UIC-Leitung voraus.



1 Auch die sogenannten vierachsigen Rekowagen der Gattung Bghw trugen vielfach noch den zusätzlichen Buchstaben e, also Bghwe. Inzwischen sind alle Fahrzeuge dieser Gattung mit elektrischer und teilweise gleichzeitig mit Dampfheizung ausgerüstet. Der Zusatzbuchstabe e entfiel.

2 und 3 Alle Reisezugwagen mit einer Länge ab 24,5 m erhalten seit einiger Zeit den Kennbuchstaben m. Auf Abb. 2 ein 2.-Klasse-Neubauwagen aus Halberstadt und auf Bild 3 ein vom Waggonbau Bautzen hergestellter Y-Wagen für die ČSD.



4 Wagen-Nummer und Gattungszeichen eines Doppelstockeinzelwagens, der vor knapp vier Jahren für die DR gebaut wurde.

5 Wagen-Nummer und Gattungszeichen eines zu einem Doppelstockgliederzug gehörenden Wagens

6 Ein „echter“ MITROPA-Wagen, der den Kennbuchstaben k nicht zu tragen braucht.

Fotos: B. Sprang, Berlin

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

## Auf den Schienenwegen Afrikas

### Zur Geschichte der Ugandabahn

#### 3. Teil und Schluß

#### Größte meterspurige Garrattlokomotiven der Welt

Inzwischen war die Strecke Mombasa-Nairobi an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Untersuchungen über den zweigleisigen Ausbau oder eine Elektrifizierung ergaben, daß solche Vorhaben technisch durchführbar sind. Sie scheiterten aber an der zu langen Bauzeit und den hohen Kosten. Deshalb beschaffte man Lokomotiven der Klasse 59. Sie haben einen Kessel von 2 286 mm Durchmesser. Die Länge über Kupplung beträgt 31 737 mm, der Treibraddurchmesser 1 371 mm, die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h und die Gesamtmasse beträgt 252 t. Die geplante Zugmasse von 1 220 t bei 1:66 (15 %-Steigung) stellte zugleich die Höchstgrenze dar; bei Testfahrten riß der Zughaken gleich mehrfach aus der Verankerung.

Die Klasse 59 war die letzte für die EAR gebaute Garrattlokomotiv-Bauart. Sie ist zugleich die leistungsstärkste und größte Dampflokomotive, die jemals auf der Welt für die Meterspur gebaut wurde. Von den ursprünglich geplanten fünf Lokomotiven beschaffte man insgesamt 34 Exemplare. Bis auf zwei Maschinen hatten alle anderen Giesl-Ejektoren erhalten. Die Betriebsnummer 5918 (Hersteller BP, Fabrik-Nr. 7649) wird der Nachwelt erhalten. Die eingebaute Ölfeuerung konnte bei Bedarf auf Kohlefeuerung umgerüstet werden. Außerdem war ein Umspuren auf Kapspur möglich. 1980/81 wurden alle Lokomotiven der Klasse 59 ausgemustert. Insgesamt gab es bei der EAR 154 Beyer-Garrattlokomotiven. Diese enormen Leistungen veranlaßten die Eisenbahnverwaltungen, über eine noch stärkere Garrattlokomotive nachzudenken. Sie war als 2'D'-2'D2' mit 26,4 t Achsfahrmasse, 1 448 mm Treibraddurchmesser und 38,2 kN Anfahrzugkraft als Klasse 61 geplant, wurde aber nicht mehr gebaut, da inzwischen auch die EAR Diesellokomotiven erhält. Die vorhandenen Dampflokomotiven bekamen insgesamt 109 Giesl-Ejektoren, wodurch sich bei allen Klassen höhere Leistungen ergaben.

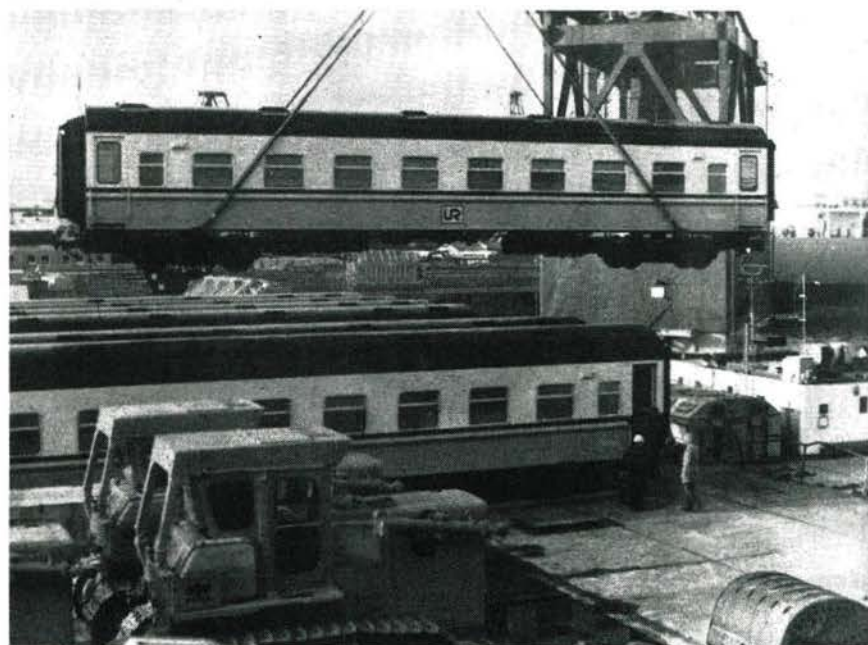
Unabhängig von diesen Hochleistungslokomotiven baute NBL 1951/52 noch-

mals 20 1'D1'-Lokomotiven der Klasse 29, denen 1955 weitere zehn 1'D1'-Maschinen als Klasse 30 folgten. Vulkan lieferte im gleichen Jahr nochmals 46 Lokomotiven der gleichen Achsfolge, die als Klasse 31 in das Nummernschema der EAR aufgenommen wurden.

#### Traktionswandel unumgänglich

Der Dieseltraktion waren bei der Ugandabahn erst einmal kleine Leistungsbe- reiche vorbehalten. 14 Diesellokomotiven von NBL (Klasse 83) und D-gekuppelte Rangierlokomotiven für 500 PS (Klasse 84) mit Außenrahmen und Gegengewicht für den Hafenbetrieb in

Mombasa und Dar es Salaam leiteten 1955/56 den Traktionswandel ein. Eine fast gleiche Bauart, ebenfalls bei NBL gebaut und als Klasse 84 bezeichnet, beschaffte die EAR 1959. Bei English Electric wurden zehn 1'Co'-Co'1' dieselektrische Lokomotiven mit je 1 840 PS (Klasse 90) für den Streckendienst bestellt, denen 1964 weitere folgten. Sie konnten die Garrattlokomotiven auf der Hauptstrecke Mombasa-Nairobi allerdings noch nicht verdrängen und kamen zuerst auf der Magadilinie zum Einsatz. 15 Diesellokomotiven der Klasse 92 wurden 1970 aus Kanada gekauft, desgleichen 1978 26 dieselektri-



1 Verladung von Reisezugsitzwagen für die UR im Rostocker Hafen

2 Dieselhydraulische Lokomotive, Klasse 36, gebaut von Thyssen Henschel

Tabelle Lokomotiven der Ugandabahn

EAR-Nr.	KUR-Klasse	Achsfolge
1001-1008	EE	1'C 2't
1101-1104	ST	1'C 2't
1105-1131	ED 1	1'C 2't
1201-1202	SS	1'C 2't
1301-1318	-	2'D 1'1/2'D 2't
2218-2223	EB 1	2'D
2401-2462	EB 3	2'D
2607-2612	-	1'D 1'
2709-2717	-	1'D 1'
2801-2806	EA	1'D 1'
2901-2931	-	1'D 1'
3001-3026	-	1'D 2'
3101-3146	-	1'D 2'
5001-5018	EC 1	2'D 1'+1'D 2'
5101-5102	EC 1	2'D 1'+1'D 2'
5201-5210	EC 2	2'D 1'+1'D 2'
5401-5407	EC 4	2'D 1'+1'D 2'
5501-5502	EC 5	2'D 1'+1'D 2'
5507-5511	-	2'D 1'+1'D 2'
5601-5602	EC 6	2'D 1'+1'D 2'
5701-5712	EC 3	2'D 2'+2'D 2'
5801-5807	EC 3	2'D 2'+2'D 2'
5901-5934	-	2'D 1'+1'D 2'
6001-6029	-	2'D 1'+1'D 2'

sche Lokomotiven der Klasse 93, Achsfolge Co'Co' mit 2 600 PS. Weitere 18 Maschinen dieser Baureihe wurden nach Erprobung auf der Strecke Mombasa-Nairobi 1979 bei der General Electric (USA) bestellt. Diese Lokomotiven brachen in die Domäne der Garratts der Klasse 59 ein und erzwangen deren Ausmusterung.

Für verschiedene Aufgaben bestellte man darüber hinaus zehn dieselhydraulische Streckenlokomotiven bei Thyssen Henschel (Fabrik-Nr. 31651-31660) mit 1 100 PS, die 1971/72 ausgeliefert werden konnten. Eine Anschlußlieferung von 56 Maschinen dieser Klasse 62 kam erst zustande, als die EAR aufgelöst war und die drei Staatsbahnen existierten. So kann man diese Lokomotiven in hellblau bei der UR, in rot-elfenbein bei der KR und grün-elfenbein bei der TR sehen. Die UR bestellte dann bei Thyssen Henschel eine Lokomotive in stärkerer Ausführung und bezeichnete

sie als Klasse 73. Sie wurde Anfang der 80er Jahre ausgeliefert. 1988 sind nochmals 13 dieselhydraulische Lokomotiven der Klasse 73 (Typ DHG 1200 B'B') bei Thyssen Henschel in Auftrag gegeben worden, wobei eine Nachlieferung nicht ausgeschlossen ist. Offensichtlich haben die zwischenzeitlich von Alstom gelieferten dieselektrischen Lokomotiven der Achsfolge Co'Co' nicht voll den Anforderungen entsprochen.

Für Rangierzwecke bestellten die beiden Staatsbahnen verschiedenartige Lokomotiven, so die UR bei Thyssen Henschel dreiachsige dieselhydraulische Lokomotiven mit Gelenkwellenantrieb,

aus Aluminium. Die Reisezugwagen erster, zweiter und dritter Klasse wurden schon bald durch Speise- und Schlafwagen ergänzt. Der Streckenausbau ermöglichte durchgehende Zugverbindungen von Mombasa nach Kampala; der Uganda Mail – ein Expreßzug – kam hinzu.

Die Inneneinrichtung der bis in die 80er Jahre in Betrieb gewesenen Speisewagen war im viktorianischen Stil gehalten. Der Uganda Mail bestand in der Regel aus

einer Garrattlokomotive der Klasse 60 (später Diesellok), einem Dienstwagen mit Schlafabteil für

größte Teil der Reisezugwagen nach dort abgezogen worden. Die neugebildete UR mußte deshalb baldmöglichst neue Reisezugwagen aller Art, die den veränderten Verhältnissen Rechnung trugen, von der einschlägigen Industrie auf dem Weltmarkt beschaffen. Anlässlich einer internationalen Ausschreibung konnte der Schienenfahrzeug Export Import VE Außenhandelsbetrieb der DDR einen solchen Auftrag erhalten. Der VEB Waggonbau Görlitz produzierte 1981 40 Reisezugwagen 3. Klasse und zehn Schlafwagen. 1982 lieferte der VEB Waggonbau Bautzen vier Speisewagen und 1984 wiederum der Waggonbau Görlitz zehn kombinierte Post-, Gepäck- und Bremswagen, zwei Inspektionswagen Senior, zehn Inspektionswagen Junior und acht Personalwagen. Die Fahrzeuge waren nach dem Pflichtenheft der UR zu konstruieren, was unter anderem die Einhaltung des Umgrenzungsprofils der EAR vorschrieb. Die für 80 km/h ausgelegten Waggons erhielten Drehgestelle. Sie erlauben ein Umpressen der Radsätze von 1000 mm auf 1067 mm. Außerdem kann die Mittelpufferkupplung vom Typ MCA/DA (Hakenkupplung) durch eine Klauenkupplung ohne große Umbauarbeiten ausgetauscht werden. Daraus wird ersichtlich, daß die seit 1927 diskutierte Umspurung immer noch aktuell ist. Wahrscheinlich hat sie durch den Bahnbau der Tazara nach Dar es Salaam (Tanzania) in Kapspur (1067 mm) wieder neuen Auftrieb erhalten.

Die klimatischen Verhältnisse bedingen, daß alle Waggons besonders sorgfältig gegen Sonnenstrahlen isoliert sind, da der Einbau von Klimaanlage aufgrund der schwierigen Unterhaltung im Einsatzland bisher nicht vorgesehen war. Die Fahrgasträume sind großräumig, wartungsarm und pflegeleicht gestaltet. Die Toiletten waren in der 3. Klasse nur orientalisches, in den Inspektionswagen für Seniorpersonal europäisches und orientalisches und in den Inspektionswagen für das Juniorpersonal nur europäisches. Die kombinierten Personal- und Gepäckwagen verfügen nur über orientalische Toiletten.

In den Speisewagen befinden sich die Küchen in der Mitte.

Die Fahrzeuge weisen unterschiedliche Längen auf. Sämtliche Reisezugwagen sowie die Schlaf- und Speisewagen sind 20 150 mm und alle Arten von Dienstwagen nur 14 650 mm über die Kupplung lang. Die UR beschaffte 1980 aus Indien 20 Reisezugwagen, welche sich stark an die dort üblichen Fahrzeuge anlehnen. Alle Reisezugwagen haben unterhalb des Fensterbereichs einen hellblauen und oberhalb einen elfenbeinfarbenen Anstrich. In Indien bestellte man 350 Güterwagen. Anfang 1980 rollten 270 vierachsige Güterwagen, bei ihrer Überführungsfahrt bereits mit Importgütern beladen, von Mombasa in Richtung Uganda.



DHG Klasse 36 mit 242 kW (330 PS), und die KR bei Bre Metro Worldwide dieselhydraulische D-gekuppelte Lokomotiven mit Stangenübertragung. 1979/80 entstanden bei Hunslet Leeds (Großbritannien) 35 dieselhydraulische B-B-Lokomotiven (Klasse 47). Sie rangieren in Mombasa, Nairobi und Nakuru.

#### Der Wagenpark

Die ersten Wagen waren, wie könnte es anders sein, O-Wagen für den Baubetrieb. Gedeckte Güterwagen und Personenwagen folgten aus Indien. Letztere hatten anfangs aufgrund des tropischen Klimas u. a. einfache Rohrgeflechtsitze erhalten. Am Doppeldach waren Holzladen befestigt, die seitlich bis in die Hälfte vor den Fenstern als Sonnenschutz hingen. Dach und Laden konstruierte man so, daß durch den Fahrtwind Kühlung eintrat. Nach dem ersten Weltkrieg kamen nach und nach 143 vierachsige Reisezugwagen zum Einsatz. Die Fahrzeuge entstanden nach englisch-indischen Vorbildern und stammten fast ausschließlich aus englischen Waggonbaubetrieben. Neben Ganzstahlwagen gab es auch welche

das Personal, drei Schlafwagen (Vierbettabteil) Baujahr 1952, drei Alu-Schlafwagen 1. Klasse (Zweibettabteil), Baujahr 1954, zwei Speisewagen, Baujahr 1928, drei Alu-Schlafwagen 1. Klasse, zwei Wagen 2. Klasse, Baujahr 1952, fünf Wagen 3. Klasse, einem Inspektionswagen und zwei Dienstwagen.

Die 22 vierachsigen Reisezugwagen wiesen verschiedene Bauarten auf, die interessante Rückschlüsse auf deren Entwicklung zuläßt.

In ähnlicher Weise veränderte sich auch der Güterzugwagenpark. Nach und nach lösten Ganzstahlwagen vierachsiger Bauart die alten Zweiachser ab. So bestellte die KR 1977 1200 vierachsige Güterwagen in Großbritannien. 1982 wurden erstmalig 124 Reisezugwagen bei einer schwedischen Firma in Auftrag gegeben.

#### Reisezugwagen Görlitz und Bautzen

Aufgrund der Zerwürfnisse der drei Staaten und dem Sitz der Hauptverwaltung der EAR in Nairobi (Kenia) war der



3 Eisenbahnfähre  
KAAWA der UR

Fotos: Sammlung Ver-  
fasser (1 und 3); Werk-  
foto Thyssen Henschel  
(2)

### Die Schifffahrt auf dem Victoriasee

Als die Ugandabahn bei Kisumu den Victoriasee erreichte, lag schon der erste Dampfer bereit, um die Verbindung nach Uganda herzustellen. Der Victoriasee bildet keinen Endpunkt, sondern eine Verkehrsfläche von 68 800 km<sup>2</sup>. Als 1928 Mwanza mit der Eisenbahn von Tabora (Tanganjika) erreicht war, bot sich ein Eisenbahnfährbetrieb an. Politische Differenzen zwischen dem Mandatsgebiet Tanganjika, der Kolonie Kenia und dem Protektorat Uganda verhinderten ihn zunächst.

Erst nach dem Ausbau der entsprechenden Fähranlagen in Kisumu, Mwanza und Jinja kam es 1966/67 unter Regie der EAR&H zum Einsatz von den beiden Eisenbahnfährschiffen UHURU (Freiheit) und UMOJA (Einigkeit), die je 22 Drehgestellgüterwagen aufnehmen können. Am 1. Juni 1969 wurde mit den veränderten Statuten der Gesellschaft EAR&H der Fährbetrieb vom Eisenbahnbetrieb abgetrennt. Nach dem Zerwürfnis der drei Staaten rosteten die Fährschiffe im Hafen von Kisumu dahin. Uganda war nun ohne eine sichere Eisenbahnverbindung. Der KR bereitete der Transitverkehr auf der Schiene nach Uganda immer wieder Schwierig-

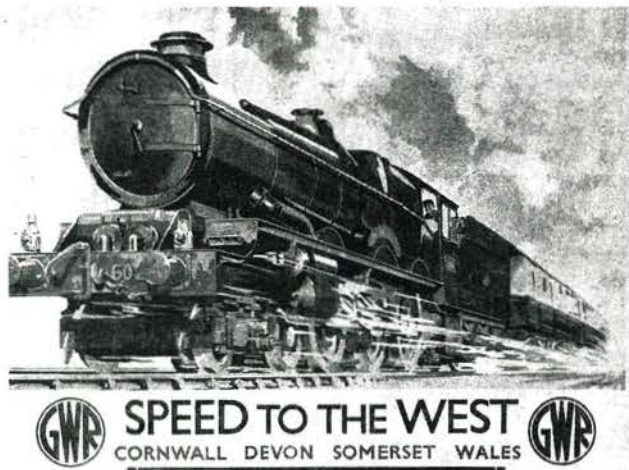
keiten. Das veranlaßte die UR, drei Fährschiffe bei Belgian Shipbuilders Corporation zu bestellen. Die in drei belgischen Werften gebauten Fährschiffe mußten in 1 000 Einzelteilen demontiert nach Ostafrika verschifft, weiter mit der Eisenbahn von Dar es Salaam nach Mwanza und von dort mit dem Schiff nach Port Bell gebracht werden. Am 15. Dezember 1979 begann auf den fertiggestellten Docks die Montage des ersten Fährschiffs. Im September 1983 unternahm die KAAWA ihre erste Probefahrt. Das inzwischen eingespielte Team ermöglichte, daß die KABALEGA am 29. Januar 1985 den Dienst aufnahm. Das dritte Fährschiff war schließlich am 7. Oktober 1985 fertiggestellt worden und wurde am 30. April 1986 mit dem Namen PAMBA in Betrieb genommen. Der planmäßige Fährbetrieb Jinja-Mwanza brachte Uganda aus der Verkehrsisolierung und die KR zur Vernunft. Nachdem man sich über die Vermögensteilung einig war, wurde der Schiffs- und Eisenbahnverkehr zwischen den drei Staaten am 16. Februar 1985 wieder aufgenommen. Jetzt bedienen fünf Eisenbahnfährschiffe auf dem Victoriasee die jeweiligen Fährhäfen der Staatsbahnen.

### Quellenangaben

- (1) -: The Uganda Railway, British East Africa and the Great Lake Waterlow & Sons Ltd, London 1902
- (2) Talbot, E.: Steam from Kenya to the Cape B. H. Blackwell (Printing) Ltd, City of Oxford 1975
- (3) Ramaer, R.: Steam Locomotives of the East Afrika Railways, David & Charles Lokomotive Studies, David & Charles Newton Abbot London, North Pomfret (VT), Vancouver 1974
- (4) Durrant, A. E.: The Garratt Lokomotives, David & Charles Lokomotive Studies, David & Charles, Newton Abbot, London 1969
- (5) Hill, M. F.: Permanent Way: The Story of the Kenya and Uganda Railway, Hazell Watson and Viney Ltd. Aylesbury and London 1949
- (6) Small, C. S.: Far Wheels: A Railroad Safari, Cleaver-Hume Press Ltd London, Simmons Boardman Publishing, Corporation New York 1959
- (7) -: East African Locomotives, E. A. R & H Nairobi 1966
- (8) Hardy, R.: Die eiserne Schlange, Orell Füssli Verlag, Zürich 1966
- (9) Baltzer, F.: Die Kolonialbahnen, Göschen'sche Verlagsbuchhandlung G. m. b. H., Berlin und Leipzig 1916
- (10) Westcott-Jones, K.: Große Eisenbahnfahrten in fünf Kontinenten, Orell Füssli Verlag, Zürich 1965
- (11) Durrant, A. E.: Garratt Lokomotiven der Welt, Birkhäuser Verlag, Basel-Boston - Stuttgart 1984
- (12) Durrant, A. E., Lewis, C. Pl, Jorgensen, A. A.: Dampf in Afrika, Orell Füssli Verlag, Zürich 1981
- (13) Amin, M., Willetts, D., Matheson, A.: Die Uganda Bahn, Orell Füssli Verlag Zürich u. Wiesbaden 1987
- (14) Sölch, W.: Kap - Kairo, alba Publikation ALF, Teeloen GMBH + Co KG, Düsseldorf 1985
- (15) -: Die Eisenbahnen Afrikas, Denkschrift 1907
- (16) Rehbein, E.: Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten, Edition Leipzig 1988
- (17) La vie du rail, Paris (versch. Jahrg.)
- (18) Continental-Railway-Journal (versch. Jahrg.)

### Eisenbahnplakate in Großbritannien

Unlängst zeigte Großbritanniens „National Railway Museum“ in York in einer Sonderausstellung Eisenbahn-Poster aus verschiedenen Perioden. Die bunten und teilweise 80 Jahre alten Werbeplakate spiegeln auf ihre ganz spezielle Weise die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wider. 1923 kam es zur Vereinigung von zahlreichen kleinen privaten Bahngesellschaften zu vier großen Unternehmen: der Great Western Railway, der London Midland & Scottish Railway, der London & North Eastern Railway sowie der Southern Railway. Diese vier „Großen“ betrieben jeweils die Strecken in bestimm-



ten Regionen. Es gab aber auch zahlreiche „Überlappungen“ im

Linien-Netz. Das veranlaßte jede Gesellschaft, vor allem mit Hilfe

von Plakaten ihre Identität zu unterstreichen. Jedes Unternehmen ließ ganz charakteristische Poster anfertigen, die auf die besonderen Vorzüge des jeweiligen Bahnsystems hinwiesen. Es waren nach Auffassung britischer Eisenbahn-Historiker die „goldenen Jahre“ für die Kunst der Eisenbahn-Poster. Typisch für die Darstellungen ist die Zeichnung einer Dampflokomotive mit der Zeile „Speed to the West“ aus dem Jahre 1938 (siehe Abb.).

In den letzten Jahren gab es bei der staatlichen British Rail nur selten zugkräftige Poster.

Mrd., Foto:  
National Railway Museum, York



**Künftig auf den Brocken**

Sperrgebiete an der Grenze zwischen beiden deutschen Staaten gehören der Vergangenheit an. Inzwischen gibt es bereits Vorstellungen, den Reiseverkehr auf der Strecke Schierke-Brocken wieder aufzunehmen. Dafür ist dieser Streckenabschnitt vollständig instand zu setzen. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 1990 beginnen. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand könnte die Brockenbahn dann 1991 wieder Ausflügler zum und vom höchst gelegenen Bahnhof der Deutschen Reichsbahn befördern.  
*me*

**400 Reisewagen aus der DDR**

Ende Oktober 1989 hat der VEB Waggonbau Bautzen den 400. Reisezugwagen an die chinesische Staatsbahn übergeben. Auf den hochfrequentierten Strecken der chinesischen Eisenbahn sind bereits 200 Wagen aus Bautzen auch unter extremen klimatischen Bedingungen im Einsatz.  
*me*

**Bw Engelsdorf – BR 254**

Lokbestand: 254 040, 052, 059, 066, 106, 110, 115 (z), 153 und 056 (Museumslok); 254 069 im Laufe des Jahres 1989 im Bw Engelsdorf zerlegt, 254 114 ab Sept. 1989 im Bw Leipzig Hbf Süd zur Zerlegung Umläufe mit BR 254 (Auswahl ohne Lz-Leistungen): täglich: Edf (54671) 0.51, 2.18 Alg; Bö (56097) 5.29, 6.53 Zwi; Zwi (51344) 9.41, 12.33 HI; HI (54617) 15.42, 16.19 Wa; Pa (57660) 18.40; 19.28 Esp; Esp (56670) 21.37, 1.13 Co; Co (54650) 5.01, 6.12 Edf; Edf (53635) 9.26, 11.42 Vf; Vf (50340) 16.25, 19.22 Edf; Edf (56697) 3.38, 6.21 Rch; Nk (72627) 9.45, 9.59 Bo; Nk (56644) 12.45, 15.29 Agd; Agd (54603) 19.01, 20.09 Wa; Wa (48311) 21.27, 21.57 Edf; Bo (56069) 10.36, 10.51 Esp; Esp (56672) 12.24, 14.00 Co; Co (58603) 17.37, 19.08 Bay; Bay (58610) 20.47, 21.20 Nk; Nk (56004) 2.46, 4.18 Co; werktags: Co (P 7982) 5.51, 6.40 LHbf; Lob (55660) 11.30, 12.40 Edf; sonntags: Co (54640) 8.51, 9.48 Wa; Wa (73685) 11.10, 11.25 MTh; MTh (54663) 12.16, 13.26 Edf. Mo, Mi, Fr: Wa (59624) 8.39,

9.57 Lob. Di, Do, Sa: LHbf (Lrv 498) 7.59, 8.20 Ta. Mo: Edf (56200) 4.18, 5.29 HI; Agd (59624) 6.57, 9.57 Wa; Wa (66660) 11.30, 12.40 Edf. Die Leistungen verteilen sich auf zwei dreitägige Umlaufpläne. Aufgrund des merklich fortgeschrittenen Alters der Maschinen und den damit verbundenen Problemen der Instandhaltung kann es durchaus vorkommen, daß beim Ausfall von Loks der BR 254 Leistungen kurzfristig von anderen BR übernommen werden.

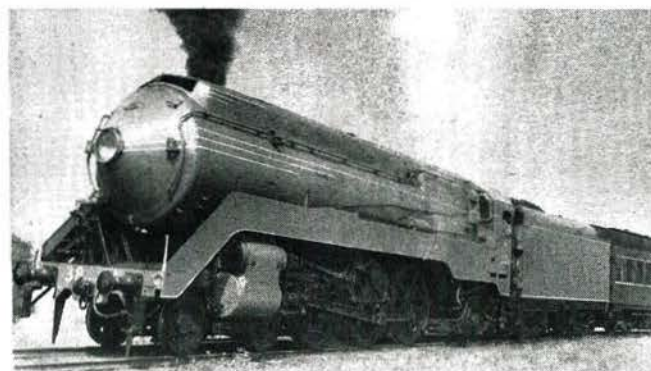
*Legende*

Alg – Altenburg, Agd – Angersdorf, Bo – Borna; Co – Großkorbetha, Vf – Dresden-Friedrichstadt, Edf – Engelsdorf, Esp – Espenhain, HI – Halle Gbf, Bay – Leipz.-Bayerischer Bf, LHbf – Leipz. Hbf, MTh – Leipz. Magd. Thür. Gbf., Pa – Leipz.-Plagwitz, Wa – Rbf Leipz.-Wahren, Lob – Lobstädt, Nk – Neukieritzsch, Rch – Reichenbach, Tau – Tauscha, Zwi – Zwickau  
*mns (Jan. 1990)*

**Neue Straßenbahnstrecke in Prag**

Auch in Prag wird das Straßenbahnnetz erweitert. Im Bau ist derzeit u. a. eine 1520 m lange Verbindungsstrecke von dem

U-Bahnhof Palmovka (Stadtteil Libeň) in Richtung Ohrada (Stadtteil Žižkov). Die Arbeiten begannen im Juni vergangenen Jahres. Anfang November 1990 voraussichtlich soll die neue Strecke in Betrieb gehen. Die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Palmovka und Ohrada wird vier Minuten betragen. Über das Zentrum der Stadt beträgt sie zur Zeit rund 30 Minuten. Die neue zweigleisige Straßenbahnstrecke wird beim U-Bahnhof Palmovka und auf der Kreuzung Ohrada an das bestehende Netz angebunden. Unabhängiger Bahnkörper und ausschließlich niveaufreie Kreuzungen sind wichtige Merkmale der neuen Linie. Der Streckenneubau beginnt im Bereich der Kreuzung Palmovka mit dem neubauten U-Bahnhof. Dieser wird für das Umsteigen zwischen U-Bahn und Straßenbahn ausgebildet. Die Strecke überquert zwei Straßen und zwei Fernbahnen der ČSD (Praha-Česká Třebová und Praha-Turnov). Bemerkenswert ist hier die 455 m lange und 12 m breite Brücke aus Betonfertigteilen über die Eisenbahn. Der Bau der Brücke ist der bisher schwierigste Abschnitt. Die Steigung auf der Strecke beträgt 6,3 %, der Höhenunterschied zwischen Anfang und Ende 53 m. Die Investitionen belaufen sich auf 200 Millionen Kronen.  
*Apo.*



**Bicentenary mit Pacific-Class 3801-Lokomotive**

Anlässlich des Bicentenary, des das ganze Jahr 1988 über gefeierten 200. Jahrestags der europäischen Besiedlung Australiens, verkehrte ein nostalgischer Sonderzug mit Dampflok. Eingesetzt wurde die 3801 der Pacific Class. Das Triebfahrzeug der Bauart 2'C'1h entstand bei der einheimischen Firma Clyde Engineering Co. und wurde 1943 in Dienst gestellt. Es ist die einzige Dampflok Australiens, die dank ihrer Leistungsfähigkeit den Kontinent von Ost nach West (Sydney-Perth) und zurück ohne Assistenz durch weitere Loks durchqueren konnte. Die 3801 war auch in der Lage, 450 t über die erheblichen Steigungen auf der Süd-Hauptstrecke zu schleppen. Die Lokmasse von 103 t und die hohe Achsfahrmasse von 22,5 t führten dazu, daß die Maschine nur auf bestimmten Strecken mit entsprechendem Oberbau verwendbar war. In den 70er Jahren stellte die Bahnverwaltung die 3801 außer Dienst. Eine Fahrt als Passagier in den nostalgisch wirkenden Waggons ist nicht billig, von Sydney nach Perth kostet sie umgerechnet 2 600 Mark.  
*Nrd. Foto: State Rail Authority*

**Züricher S-Bahn mausert sich**

Das Streckennetz der Züricher S-Bahn ist „im Rohbau“ fertig. Zur Zeit werden, wo notwendig, die Fahrleitung und die Sicherungsanlagen montiert. Der neue Tunnel zwischen dem Hauptbahnhof und der rechtsufrigen Zürichsee-Strecke ist seit dem Sommerfahrplanbeginn provisorisch in Betrieb wie auch der neue Bahnhofsteil „Museumsstraße“. Die Regionalzüge nach Schaffhausen und Rapperswil fahren von dort ab. Auch die neuen Triebköpfe, BR 450 ... (Re 4/4') sind in der Ablieferung, ebenso die Doppelstockwagen und Doppelstocksteuerwagen. Seit September 1989 sind die neuen S-Bahnzüge eingesetzt, um die letzten „Kinderkrankheiten“ auszumerzen. Im Glattal soll auf einer Teilstrecke auch das neue Signalsystem in Betrieb erprobt werden. Im zukünftigen Bereich der S-Bahn wurde ein Tarifverbund beschlossen, etwas völlig Neues für Schweizer Verhältnisse.  
*Abg*

**Ausstellung in Berlin**

Die im Heft 1/90 angekündigte Fahrzeug-Ausstellung wird nicht auf dem Wriezener Bahnhof, sondern auf dem Bahnhof Berlin-Blankenburg vom 9. bis 17. Juni 1990 stattfinden. Die geplanten Traditionsfahrten nach Tiefensee müssen leider entfallen.  
*me*

**Fotografieren bei der DR**

Wie die Pressestelle des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn mitteilt, ist das Fotografieren auf dem Gelände der Eisenbahn ab sofort nicht mehr in jedem Fall genehmigungspflichtig. Fotografiert werden darf von allen Standpunkten, die den Reisenden zugänglich sind. Das betrifft auch die freie Strecke. Allerdings ist für Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, wie Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, weiterhin eine Fotoerlaubnis erforderlich. Anträge für das Fotografieren sind in diesen Fällen an die Pressestelle der jeweils zuständigen Reichsbahndirektion bzw. an die Leitungen der Reichsbahn-ausbesserungswerke zu stellen.  
*me*

Uwe Cieslak, Renscheid

## Dampflokomotiven aus Tangshan

Die Volksrepublik China ist das einzige Land der Erde, in dem heute noch Dampflokomotiven in Serie produziert werden.

Aber auch dort setzt man mehr und mehr auf die modernen Traktionsarten. Bereits im Dezember 1988 stellte die Lokomotivfabrik Datong den Bau der mächtigen 1'E1'h2-Lokomotiven der Reihe QJ ein. Hier werden künftig ausschließlich Diesellokomotiven hergestellt.

Gegenwärtig gibt es im Reich der Mitte noch zwei weitere Produktionsstätten für Dampflokomotiven. Zum einen ist es das dem Ministerium für die Forstwirtschaft unterstehende „Forestry Machinery Works“ im mandschurischen Harbin, wo alljährlich etwa zehn Einheiten einer D h2-Schleppenderlokomotive mit der Reihenbezeichnung WP 1 für das weit über 10 000 Kilometer umfassende Waldbahnnetz in 750-mm-Spurweite entstehen. Zum anderen werden in der ältesten chinesischen Lo-

komotivfabrik, die sich seit 1881 in Tangshan befindet, noch immer Dampflokomotiven gebaut. Dieses Werk untersteht dem Eisenbahnministerium und stellt heute in der Hauptsache vierachsige Standard-Personenwagen nach sowjetischem Muster für die Regel- und die Meterspur her.

Außerdem sind hier seit 1969/70 über 1 700 regelspurige 1'D 1'h2-Schleppenderlokomotiven entstanden, die besonders auf den Bedarf von großen Industriebetrieben oder Kohlenzechen, also den schweren Verschiebedienst, zugeschnitten sind. Ihre Konstruktion geht

### Technische Daten der Reihe SY

Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
LÜK (Lok und Tender)	21 463 mm
Dienstmasse (Lok und Tender)	140 t
Kesseldruck	1,38 MPa
Anzahl/Durchmesser der Rauchrohre	36/133 mm
Anzahl/Durchmesser der Heizrohre	96/ 51 mm
Rostfläche	4,57 m <sup>2</sup>
Kesseldurchmesser (innen)	1 800 mm
Zylinderdurchmesser	530 mm
Kolbenhub	710 mm
Treibraddurchmesser	1 370 mm
Laufraddurchmesser (vorne)	840 mm
Laufraddurchmesser (hinten)	1 000 mm
Kohlenvorrat	9,5 t
Wasservorrat	25 m <sup>3</sup>

auf die Reihe JF zurück, die 1918 von ALCO an die Südmandschurische Eisenbahn geliefert und später von japanischen Lokomotivfabriken in verschiedenen Varianten weitergebaut wurde. Von der Reihe SY produzierte dann

Tangshan zeitweise bis zu 177 Lokomotiven jährlich. 1988 waren es jedoch nur noch 70, da der Bedarf der Industrie zur Zeit rückläufig ist. Gemäß einem vom Eisenbahnministerium herausgegebenen Farbprospekt wird die Maschine unter der Bezeichnung SY<sub>2</sub> auch als meterspurige Variante angeboten.

Beschäftigt sind in Tangshan rund 10 000 Werk tätige, davon etwa 10 % als Techniker und Ingenieure.

Traurige Berühmtheit erlangte die Stadt Tangshan durch die verheerende Erdbebenkatastrophe im Juli 1976. Damals verloren allein in der Fabrik mehr als 1 700 Menschen ihr Leben unter Trümmern. Einige der zerstörten Anlagen blieben erhalten und erinnern mit einem Gedenkstein an die Opfer des Bebens.

Demnächst sollen neue Produktionsstätten außerhalb der Stadt in Betrieb gehen. Ob dort allerdings noch Dampflokomotiven gebaut werden, ist fraglich.

1 In der Radsatzwerkstatt

2 Ein Blick in die Kesselschmiede. Am linken Kessel werden gerade die Gewinde für die Stehbolzen geschliffen, während die beiden anderen bereits die Armaturen tragen.

3 Dieser Torso, aufgenommen in der Rhythalle, wird einmal die SY 1620 sein.

4 Die SY ist bereits fertiggestellt, wartet aber auf dem Freigelände noch auf den endgültigen Anstrich.

5 Die SY 1608 ist in der Lokfabrik Tangshan abholbereit.

Fotos: Verfasser

## Vom Omnibusschlitten zur U-Bahn

Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts der Mangel an preiswerten Beförderungsmitteln die Entwicklung der finnischen Hauptstadt Helsinki ernsthaft zu behindern begann, gründeten Malermeister Palmu und der Kaufmann Färlander die Helsingin Omnibus Osakeyhtiö (Helsinki Omnibus AG). Die neue Gesellschaft eröffnete im Februar 1888 den Verkehr zwischen dem Markt (Kauppatori) und der Inselsetzung Suomenlinna im Winterverkehr mit einem auf Kufen gebauten Pferde-Omnibuswagen. Das löste damals einige Probleme des Nahverkehrs. In den 60er und 70er Jahren dieses Jahrhunderts hatten die

Stadtväter Sorgen anderer Art:

Die Busse kamen angesichts der Ausweitung des Individualverkehrs nur noch im Schnecken tempo voran. Abhilfe bringt nun seit 1982 eine U-Bahn, deren erste 11 km lange Linie die Kernstadt mit den nördöstlichen Vororten verbindet. Inzwischen wurde sie durch einen 3 km langen Teilabschnitt verlängert. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch ein ruhiges, stoßfreies Fahren aus. Sie fassen als kleinste Einheit 140 Sitz- und 260 Stehplätze und entwickeln eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Die U-Bahn ist für den vollautomatischen Betrieb ausgerüstet. Die Haltestellen werden durch Fernsehmonitore und Aufsichtspersonal überwacht.

Text und Fotos:  
M. Radloff, Berlin

