

4
90

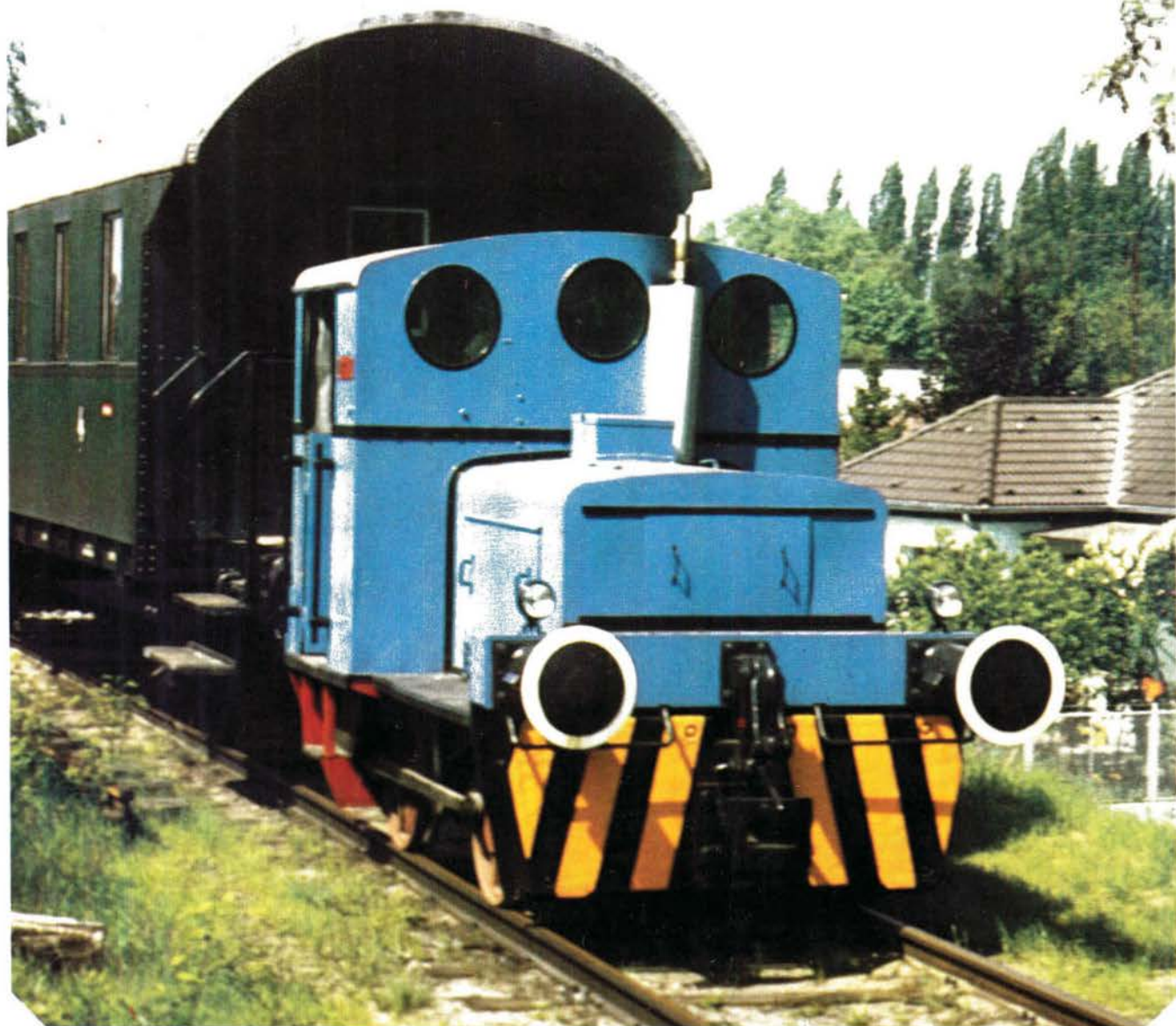
trans
press

modell

eisenbahner

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

Einladung von drüben:
Museumsbahnen





Mit dem Triebzug nach Hamburg

Am 18. Dezember 1989 fanden nicht nur die flotten Weisen der BVG-Blaskapelle auf dem Bahnsteig 3 des Bahnhofs Zoologischer Garten in Berlin (West)

viele Interessenten. Auch der am Bahnsteig eingefahrene Triebzug und die zahlreichen Fotoreporter machten auf sich aufmerksam.

Zu einer Demonstrationsfahrt von Berlin nach Hamburg und zurück hatten der VEB Lokomotivbau „Hans Beimler“ Hennigsdorf und die AEG Westinghouse Transport-Systeme Berlin (West) eingeladen. Der Grund: Das Ergebnis einer gemeinsamen Schienenfahrzeugentwicklung wurde vorgeführt, und es sollte das Interesse für attraktive Reise-

verkehrszüge zwischen beiden deutschen Staaten geweckt werden. Der dieselelektrische Intercity-Triebzug DE-IC 2000 N, ein Serienerzeugnis für die Griechischen Eisenbahnen (siehe Seiten 2 und 3 dieser Ausgabe), eignete sich dafür bestens.

Dieser erste „Intercity“ zwischen Berlin und Hamburg hatte eine Fahrzeit von drei Stunden und 54 Minuten. Aufsehen erregte die Durchsage kurz vor Neustadt (Dosse), daß mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren wird.



1 DDR-Grenzbahnhof Schwanheide. Nach längerem Halt – wegen des Unterzeichnens der Vereinbarung eingerichtet – fährt der IC über die Grenze und dann auf den Gleisen der DB dem Zielbahnhof entgegen.

2 Kurzaufenthalt im Hauptbahnhof von Hamburg. Diese mit 120 m Spannweite größte freitragende Bahnhofshalle der DB ist 140 m lang und bis zum Scheitel der Stahlkonstruktion 30 m hoch. Das unter Denkmalschutz stehende Bauwerk entstand von 1899 bis 1906.



3 Ankunft des Zuges im Zielbahnhof Hamburg-Altona. Der zweistündige Aufenthalt wurde für eine Pressekonferenz und einen Imbiß genutzt.

4 Reges Interesse fand der zur Abfahrt bereitstehende IC. Er ist – obwohl die DB ähnlich farbene Anstriche anstrebt – von seinem Erscheinungsbild als Triebzug ohne Stromabnehmer ein Außenseiter.

5 Die Innenausstattung des 2.-Klasse-Wagens entspricht dem zeitgemäßen Trend.

Text und Fotos: G. Köhler, Berlin

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leserinformationen / Aktuelle Spalte Leser schreiben	3 35
mosaik	Raw Meinungen / Straßenbahnfahrzeuge 1989	15
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	34

eisenbahn

aktuell	Im Stundentakt nach Hannover	2
mosaik	Der DE-IC 2000 N für Griechenland Museumsbahnen im Nachbarland Berliner Eisenbahnfreunde e. V. (BEF) Werklokomotiven	4 7 8 10
historie	Die Akku-Triebzüge der ehemaligen Werkbahn Zinnowitz–Peenemünde	11
fahrzeugarchiv	7. Folge: Erster Verbrennungstriebwagen der K.P.E.V. 1908	16
forum	Informationen für Eisenbahnfreunde	6

modellbahn

anlage	Der Bahnhof Weida als H0-Modell H0 _e -Heimanlage „Stadteisenbahn“	26 28
tips	Ein vierachsiger H0-Gepäckwagen Laubbäume einmal anders Damit der Triebtender besser zieht Ein Feldbahnzug für 900-mm-Spur Gedeckter N-Güterwagen „Ms 06“	21 22 24 30 36
international	Neues aus Riga	3. US

Titelbild

Bekanntlich gibt es drüben zahlreiche Museumseisenbahnen, die meist eigenverantwortlich von selbständigen Vereinen betrieben werden. So auch in Berlin (West). Hier machen schon seit einigen Jahren die Berliner Eisenbahnfreunde e. V. auf sich aufmerksam. Lesen Sie dazu unseren Beitrag auf den Seiten 8 und 9 dieser Ausgabe.

Foto: K. Tatzel, Berlin (West)

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Ing. Lutz Neve
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
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.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner“
ist Mitglied der Internationalen
Eisenbahn-Press-Vereinigung
„ferpress“ mit dem Sitz in Wien.

Redaktionsbeirat

Studenrat 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
Registrier-Nr.: 1151
Druck:
(140) Druckerei: Druckzentrum Berlin
– Grafischer Großbetrieb
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: 2. 3. 1990

Geplante Auslieferung: 4. 4. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes
5/90: 4. 5. 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 transpress-Verlag an.



Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Im Stundentakt nach Hannover

Eisenbahn in der DDR wird schneller – Hochgeschwindigkeits- und Intercityverkehr werden anvisiert

Erst jüngst haben die Medien darüber berichtet, daß eine Schnellverbindung von Berlin nach Hannover ernsthaft im Gespräch ist. Wir haben uns bei der zuständigen Hauptabteilung in der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn sachkundig gemacht, um die Leser unserer Zeitschrift informieren zu können. Hier das Ergebnis.
Die Redaktion

Die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn unternimmt gegenwärtig große Anstrengungen, damit sich der Zustand der Strecken und technischen Eisenbahnanlagen nicht weiter verschlechtert, sondern vielmehr Voraussetzungen geschaffen werden, den zu erwartenden Verkehr der Zukunft durch den leistungsfähigen Ausbau des Netzes zu sichern. Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn spielt dabei eine dominierende Rolle. Die Entwicklung enger Kooperationsbeziehungen beider Unternehmen muß sowohl den gegenwärtigen als auch künftigen Bedingungen Rechnung tragen. Zukunftsorientiert beteiligt sich die Deutsche Reichsbahn an einem europäischen wissenschaftlich-technischen Konzept „Bahn 2000“, um ihren Platz leistungstark, technisch erneuert und attraktiv in Wirtschaft und Gesellschaft zu behaupten. Dazu gehört auch, die Eisenbahnverbindungen zwischen den Zentren der DDR und den Verkehrsräumen in der BRD so auszubauen und zu entwickeln, daß die zu erwartenden Reise- und Güterströme in hoher Qualität und mit internationalem Niveau abgewickelt werden können. Das betrifft insbesondere die Verbindungen nach München, Frankfurt (Main), Hannover und Hamburg.

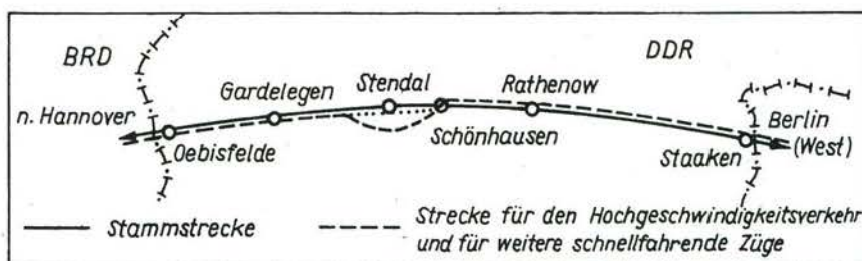
Entsprechend der Bedeutung des Ballungsgebietes Magdeburg werden die Eisenbahnstrecken Berlin–Magde-

burg–Helmstedt–Hannover sowohl über Wiesenburg als auch über Brandenburg leistungsfähig ausgebaut und elektrifiziert. Damit wird erreicht, daß auf der Relation Berlin–Magdeburg–Hannover Reisemöglichkeiten geschaffen werden, die den Intercityverkehr ermöglichen.

Es ist vorgesehen, die Strecke Berlin–Güterglück–Magdeburg–Helmstedt bis 1993 zu elektrifizieren, weitestgehend eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen und an das IC-Netz anzuschließen.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Berlin–Brandenburg–Magde-

Burg–Hannover (insgesamt etwa 257 km) soll tagsüber im Stundentakt bei Geschwindigkeiten von 200 km/h überwunden werden. Die Qualitätsanforderungen an alle Leistungen für den Bau dieser Strecke sind sehr hoch und haben den internationalen Standards für Strecken mit hohen Geschwindigkeiten zu entsprechen. So wird es keine schienenungleichen Wegübergänge geben. Bei der Trassierung sind ein Gleisabstand der zweigleisigen Neubaustrecke von 4,70 m und ein Gleisabstand zur vorhandenen Stammstrecke von 8,00 m vorgesehen. Die Radien der Strecke liegen zwischen 3000 und 4400 m. Zu



burg ebenfalls mit Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h ist dann bis 1996 bei Anbindung an das IC-Netz geplant. Natürlich braucht man hierzulande nicht so lange zu warten, um in Intercityzügen reisen zu können. Schon ab Ende Mai dieses Jahres, zum Fahrplanwechsel, rollen IC-Züge zwischen Leipzig und Frankfurt (Main), eine moderne Triebwagenverbindung soll zwischen Berlin und Hamburg aufgenommen werden, und die beliebten Interregiozüge werden das Ruhrgebiet mit Berlin über Helmstedt–Magdeburg sowie Leipzig mit München verbinden. Zwar wird man mit Komfort reisen können, aber auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn noch auf die international üblichen hohen Geschwindigkeiten verzichten müssen.

Eine besondere Priorität kommt der Eisenbahnverbindung von Berlin nach Hannover zu. Sie liegt in der europäischen West-Ost-Achse eines schrittweise aufzubauenden internationalen Eisenbahnhochgeschwindigkeitssystems. Als in Frage kommende Trasse hierfür wurde die Streckenführung über Stendal–Oebisfelde gewählt. Sie ermöglicht

- die kürzeste und günstige Linienführung,
 - eine Querung von Räumen mit relativ geringer Besiedlungsdichte,
 - eine optimale Umweltverträglichkeit und
 - ein relativ günstiges Bauaufkommen.
- Auf DDR-Gebiet hat die Strecke eine Länge von 152,3 km. Die Entfernung

den Grundparametern der zukünftigen dreigleisigen elektrifizierten Strecke gehört eine Nennspannung von 15 kV und eine Nennfrequenz von 16 2/3 Hz. Um den Bedingungen einer modernen Signal- und Sicherungstechnik zu entsprechen, werden die neu zu errichtenden Stellwerke mit Relais-Spurplantechnik oder elektronischer Stellwerkstechnik ausgestattet sein. Die Disposition des gesamten Zuglaufs auf der zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke und der eingleisigen Stammstrecke wird eine rechnergestützte Zugüberwachung übernehmen.

Die vorbereitenden Arbeiten der DR und der DB haben ein solches Niveau erreicht, daß beide Unternehmen ihren Regierungen Mitte des Jahres den Entwurf eines Regierungsabkommens zum Bau der Strecke vorlegen werden. Danach lassen sich die technischen Detailfragen klären, die ein Ausschreibungsverfahren ermöglichen, an denen sich Firmen der BRD und der DDR beteiligen können. Bei der vorgesehenen hohen Finanzierungsbeteiligung der BRD wird möglicherweise ein Firmenkonsortium oder eine BRD-Firma als Generalunternehmer mit der Bauausführung beauftragt werden. Experten beider Seiten halten eine Bauzeit von fünf bis sechs Jahren für real und einen Baubeginn 1992 für möglich.

Wenn sich diese Vorhaben verwirklichen lassen, könnten hier 1997 die Signale auf Fahrt stehen. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Hannover wird zwei Stunden betragen.

Hobbytreffen des Modelleisenbahnernachwuchses

Im Heft 10/89 des „me“ haben wir den Aufruf zum 18. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1990 veröffentlicht. Dieser Aufruf ist nicht mehr zeitgemäß. Auch wir in der Kinder- und Jugendarbeit werden neue Wege bestreiten. Wir wenden uns deshalb an alle jungen Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Nahverkehrsfreunde im Alter von 12 bis 16 Jahren, am Hobbytreff des Modelleisenbahnernachwuchses vom 14. bis 17. Oktober 1990 in Zwickau teilzunehmen. Vorgesehen sind eine Reihe von Erfahrungsaustauschen auf den Gebieten des Bastelns, der Fotografie, der Dokumentation sowie Eisenbahn-Exkursionen. Die Teilnahmegebühren betragen 20,- Mark für Nichtmitglieder im DMV und 15,- Mark für DMV-Mitglieder (einschließlich Schülermitglieder). Sie sind nach der persönlichen Einladung bis zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt zu entrichten. Bis zum 31. Mai 1990 nimmt Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann-Straße 261, Leipzig, 7022, die Teilnahmemeldungen schriftlich, also auf dem Postwege, entgegen. Sie müssen enthalten: Name, Vorname, Geburtsdatum, Anschrift, DMV-Mitglied ja/nein, Arbeitsgemeinschaft oder sonstige Einrichtung sowie das Interessengebiet. Wir wollen gemeinsam mit Euch eine neue Qualität in unserer Arbeit erreichen. Deshalb macht von diesem Angebot regen Gebrauch! Schließlich wollen wir uns im Oktober in Zwickau wiedersehen.
Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV

90 Jahre NME

Aus Anlaß des 90jährigen Bestehens der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn in Berlin (West) kann vom 12. bis 27. Mai 1990 eine Ausstellung in der Schule Alt-Rudow 60 besichtigt werden. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10.00–16.00 Uhr. Für Gruppen, Vereine und Schulklassen bitte extra Termine telefonisch unter 6 62 36 62 absprechen. Eröffnung der Ausstellung: 12. Mai 1990, 11.00 Uhr. Dia-Vorträge über die NME: 16. Mai 1990 um 19.00 Uhr im Schützenhaus, Stubenrauchstraße 113, 1000 Berlin 47. Sonderfahrten auf der NME: 26. Mai 1990 (15,- DM). Genaueres telefonisch erfragen (6 62 36 62).
M. Ziemer, Rudower Heimatverein e. V., Berlin (West)

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

Fahrplanmäßiger Verkehr findet auf der Ersten Museumseisenbahn Deutschlands Bruchhausen-Vilsen—Asendorf vom 1. Mai bis 30. September 1990 an allen Sonn- und Feiertagen statt. Im Juli, August und September verkehren die Züge auch sonntags. Nachstehend dazu weitere Angaben:

1. Mai: Saisonöffnung „Kleinbahn-Tag“
13. Mai: außerdem fahrplanmäßiger Verkehr auf der Verden—Walsroder Eisenbahn bis Bruchhausen-Vilsen mit dem historischen Triebwagen 1.
3. Juni: „Kleinbahn-Tag“
4. Juni: „Kleinbahn-Tag“
10. Juni: wie 13. Mai
8. Juli: wie 13. Mai

5. August: wie 13. Mai
18. August: „Kleinbahn-Tag“
19. August: „Kleinbahn-Tag“
2. September: wie 13. Mai
15. September: „Kleinbahn-Tag“ und Nachtfahrt
29. September: Nachtfahrt
30. September: wie 13. Mai/Ende der

Saison

Am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Dezember 1990 sind wieder die Nikolausfahrten vorgesehen. An den „Kleinbahn-Tagen“ fahren zusätzliche Züge.
E. Böcker, Bahnhofsbüro, D-2814 Bruchhausen-Vilsen

Die „Zweite“ ruft!

Vom 13. bis 21. Oktober 1990 veranstaltet das Jugendfreizeitzentrum Wuhlheide in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR die 2. Jugendmodellbahnausstellung.

Wir rufen alle Schüler und Jugendlichen auf, mit Modellbahnanlagen, selbstgebaute Fahrzeugmodellen, Gebäuden, Technologiedarstellungen und ähnlichem daran teilzunehmen.

Besonders suchen wir Anlagen, die nach einem konkreten Vorbild gestaltet wurden.

Zeigen wollen wir aber auch, wie in einer kleinen Neubauwohnung doch noch Platz für die Eisenbahn gefunden wurde. Eure originellste Lösung wird gesucht.

Weiterhin möchten wir Euch auch einige Anlagen der Spitzenklasse vorstellen, die die hohe Schule des Eisenbahnmodellbaus dokumentieren.

Zum Verweilen lädt wiederum unsere Leseecke mit Transpress-Literatur und unser spezielles Filmangebot ein.

Für die, die sich für das Einmaleins des Modellbahnbaus interessieren, wird während der Ausstellung an einer Anlage weitergebaut.

Die Möglichkeit, selbst etwas für die Modelleisenbahn zu bauen, wird es 1990 auch wieder geben. Was, wird aber noch nicht verraten.

Eure Bemühungen um die Mitwirkung an dieser Ausstellung wollen wir auch diesmal in besonderer Form anerkennen und hoffen wieder auf die großzügige Unterstützung der Modellbahnindustrie, des Transpress-Verlages und weiterer.

Wir erwarten Eure Anfragen. Teilnahmemeldungen, besonders natürlich aus dem Berliner Raum, sind an folgende Anschrift zu richten:

Jugendfreizeitzentrum Wuhlheide, Abteilung Technik,
Herr Frank Tinius,
An der Wuhlheide, PSF 25,
Berlin, 1170.

Telefonisch erreicht Ihr uns über: 6 30 75 33

F. Tinius, Berlin

Außerdem ...

... wird es am 14. und 21. Oktober 1990 in der Wuhlheide wieder Dampfloksonderfahrten auf 600-mm-Spur geben. Ein Besuch lohnt sich schon deshalb!

me

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

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Zu Beginn des zweiten Halbjahres 1990 sehen wir uns veranlaßt, die Preise für unsere Zeitschriften zu erhöhen. Demzufolge verändert sich der Einzelverkaufspreis der Zeitschrift „modelleisenbahner“ auf 2,50 Mark. Bei vierteljährlicher Kassierung oder Abbuchung zahlen Sie 7,50 Mark. Das ist eine Konsequenz veränderter Marktbedingungen, denen wir uns nicht entziehen können. Aber auch international hat eine renommierte und einem hohen Anspruchsniveau verpflichtete Fachzeitschrift ihren Preis. An der weiteren inhaltlichen Profilierung arbeiten wir ebenso wie

an einer besseren Ausstattung. Wir sind sicher, daß das auch in Ihrem Interesse ist. Wenn Sie dennoch Ihr Abonnement nicht aufrechterhalten wollen, sind Abbestellungen bis zum 10. des Monats vor Beginn des Inkassozeitraumes beim zuständigen Postzeitungsvertrieb möglich.

*Ihr
transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Redaktion modelleisenbahner*

Arbeitsgemeinschaft 3/67 Weißeritztalbahn des DMV

Aus Anlaß der bevorstehenden Modernisierung der letzten 750-mm-Einheitsreisezugwagen findet am Sonntag, dem 22. April

1990, eine Fotosonderfahrt mit den letzten vorhandenen Wagen dieser Bauart und einer Altbau-VII K von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf und zurück statt. Abfahrt: gegen 8.00 Uhr, Rückkehr: gegen 17.30 Uhr. Zahlreiche Fotohalte. Anmeldung nur durch Einzahlung der Teilnehmergebühr von 8,00 Mark, Kinder (bis 10 Jahre) 4,00 Mark an: Dirk Steckel, Terrassenufer 14/906, Dresden, 8010.
Kempe, Vorsitzender

Historische Feldbahn Dresden

Der Tag der offenen Tür in Dresden-Klotzsche wird nicht nur am 21., sondern auch am 22. April 1990 jeweils von 11 bis 18 Uhr organisiert. Weitere Angaben siehe Heft 3/90, S. 26. *me*

Sonderfahrt nach Loburg

Am 10. Juni 1990 von Magdeburg Hbf über Magdeburg Elbbahnhof und Biederitz nach Loburg und zurück, vsl. mit BR 50.3 und 65 1049, Abfahrt ca. 9.30 Uhr, Ankunft ca. 18.00 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 20,- M, Kinder bis 10 Jahre 10,- M, DMV-Mitglieder bei Angabe der Mitgliedsbuch-Nummer und AG 12,- M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags nur per Postanweisung bis 5. Mai 1990 an Bezirksvorstand Magdeburg des DMV, Breiter Weg 250, Magdeburg, 3010. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Gottfried Köhler, Berlin

Der DE-IC 2000 N für Griechenland

- Konsortium Außenhandelsbetrieb Schienenfahrzeuge Export-Import der DDR und AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH Berlin (West) bauten für die Griechischen Eisenbahnen (OSE/Organismus Sidirodromon Ellados);
- Auftrag enthielt Entwicklung und Produktion von zwölf vierteiligen dieselektrischen Intercity-Triebzügen, vor allem für die Strecke Athen-Tessaloniki;
- Das KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf war verantwortlich für die Entwicklung und den Bau der Triebwagen, die AEG übernahm die Traktions- und Hilfsbetriebsausrüstung, der VEB Waggonbau Bautzen stellte die Mittelwagen her.
- Triebzüge wurden u. a. im Zusammenhang mit der Bewerbung Athens zur Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahre 1996 beschafft;
- 1989 sind die Züge hergestellt und ausgeliefert worden.

Grundkonzeption und Ausführungsgrundsätze

Die gewählte Triebzug- und Antriebskonzeption wurde durch die besonderen Betriebsbedingungen für den Eisenbahnbetrieb in Griechenland bestimmt. Große Leistungsreserven sind erforderlich, da sowohl topographisch als auch in der betrieblichen Belastung von Streckenabschnitten solch ein Zug, soll er sich bewähren und anerkannt werden, nach einem anspruchsvollen Fahrplan zu fahren ist. Es gibt auf dem mittleren Streckenabschnitt, der überwiegend eingleisig ausgeführt ist, 78 Tunnels, Steigungen von über 20 % und ständig wechselnde Gleisbögen. Auf der 510 km langen Gesamtstrecke von Athen bis Tessaloniki betrug die Fahrzeit von Schnellzügen bisher sieben Stunden und 44 Minuten. Der DE-IC 2000 N wird die Strecke in fünf Stunden und 25 Minuten zurücklegen. Jeder vierteilige Triebzug hat zwei von der „Motoren und Turbinen Union“ Friedrichshafen hergestellte 12-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 1000 kW und einer maximalen Drehzahl von 1800 min⁻¹. Die Drehspannung vom direkt gekuppelten Generator wird in einem Diodengleichrichter in Gleichspannung umgeformt. Gespeist werden damit die beiden parallel geschalteten Mischstrom-Fahrmotoren. Diese sind unterflur elastisch aufgehängt. Über Gelenkwellen und Achsgetriebe werden die beiden Radsätze im

Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Achsanordnung	B'8' + 2'2' + 2'2' + B'8'
Zugzusammensetzung	TWB + MWD + MWC + TWA
Länge des vierteiligen Zuges über Puffer	101 800 mm
Länge eines Triebwagens über Puffer	24 500 mm
Länge eines Mittelwagens über Puffer	26 400 mm
Drehzapfenmittenabstand Triebwagen	17 700 mm
Drehzapfenmittenabstand Mittelwagen	19 000 mm
Drehgestell-Radsatzstand	2 600 mm
Anzahl der Sitzplätze	
1. Klasse	36
2. Klasse	144
Leistung der Traktionsdieselmotoren	2 x 1 000 kW
Kraftübertragung	dieselelektrisch
Anzahl und Art der Fahrmotoren	4 Mischstrommotoren
Dienstmasse	210 t
Reichweite/Fahrstrecke	1 000 km
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Drehgestell jedes Triebwagens von einem Fahrmotor angetrieben. Sowie zum Antriebskonzept.

Das Konzept für die Zugteile sah zwei gleich ausgestattete Triebwagen für vorn und hinten und dazwischen zwei Mittelwagen ohne Antrieb vor. Der Mittelwagen D ist ein Großraumwagen 2. Klasse mit 80 Sitzplätzen, der andere (C) hat zwei Bereiche, einen davon als 1. Klasse mit 36 Sitzplätzen und der andere ist der kombinierte Bar-/Küchenbereich. Die Triebwagen erhielten einen Führerstand, Elektrogeräteraum, Maschinenraum, ein Zugführerabteil, ein Gepäckabteil und den Fahrgastraum mit 32 Sitzplätzen der 2. Klasse.

Ausrüstung und Ausstattung

Der Wagenkasten ist massesparend und korrosionsgeschützt hergestellt: als geschweißter Stahl-Leichtbau aus Standardprofilen, wobei außen rosträufiges kupferlegiertes Stahlblech verwendet wurde. Zur Schalldämmung sind die Wagenkästen mit einer etwa 4,5 mm dicken Antidröhnbeschichtung versehen worden; als Isolation dient superfeine, in Polyäthylenfolie verpackte Glaswolle. Die Fahrgasträume haben alle Doppelscheiben-Thermofenster erhalten, wobei die äußeren Scheiben zur Verminderung der Wärmeeinstrahlung mit Kupfer bedampft sind. Innen sind sie überwiegend mit Schichtpreßstoffen (SPRELACART), farblich gut abgestimmt, verkleidet worden. Von Dachklimaanlagen in Verbindung mit einer elektrischen Zusatzheizung werden alle Fahrgasträume klimatisiert und beheizt. Die Temperatur wird über diagnosefähige Mikroprozessorsteuern mit Fehlerspeicher geregelt.

In den Fahrgasträumen befinden sich im Deckenbereich Brandmelder, die im Falle eines Brandes in den Führerstand signalisieren. Des Weiteren sind in den Gepäckablagen der Fahrgasträume Lautsprecher zur Information der Reisenden oder für deren Unterhaltung eingebaut. Dafür befindet sich im Zugbegleiterabteil ein kombiniertes Rundfunk-/Tonbandgerät.

Steuerung und Regelung

Alle Steuerungs- und Regelungsfunktionen für die elektrische Fahr- und Bremsausrüstung führt ein Antriebssteuergerät aus, das aus den Komponenten des Siemens-Bahn-Automatisierungssystems in 16-Bit-Rechner-technik aufgebaut ist. Damit wird eine für den Kraftstoffverbrauch optimale Anpassung der Betriebsparameter des Diesel-Generator-Aggregats an die jeweiligen Traktionsbedingungen erreicht.

Laufwerk

Alle Drehgestelle, sowohl die unter den Trieb- als auch Mittelwagen, entstammen dem Grundtyp GP 200, der bei der DR schon zahlreich im Einsatz ist. Diese Drehgestelle sichern im gesamten Geschwindigkeitsbereich gute Laufeigenschaften und einen verschleißarmen sowie stabilen Fahrzeuglauf. GP 200-Drehgestelle verfügen über eine verschleißfreie Radsatz- und Wiegenführung durch Lenkerelemente. Auf den Drehgestell-Wiegenträgern wird der Wagenkasten über Gleitstücke seitlich abgestützt und durch Drehzapfen verschleißfrei geführt. Die Primär- und Sekundärfederung gewährleisten Schraubenfedern.

Bremse

Jeder Triebzug hat eine automatisch wirkende, mehrläufige KNORR-Druckluftbremse mit KE-Steuerventil, des Weiteren eine elektrodynamische Widerstandsbremse als Verzögerungs- und Gefällebremse und eine direkt wirkende pneumatische Zusatzbremse. Widerstands- und Druckluftbremse arbeiten im Blendigverfahren zusammen. Speziell als Gefällebremse kann die elektrische Bremse auch separat betrieben werden.

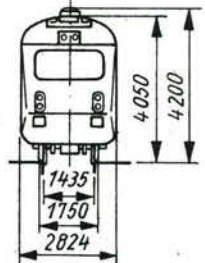
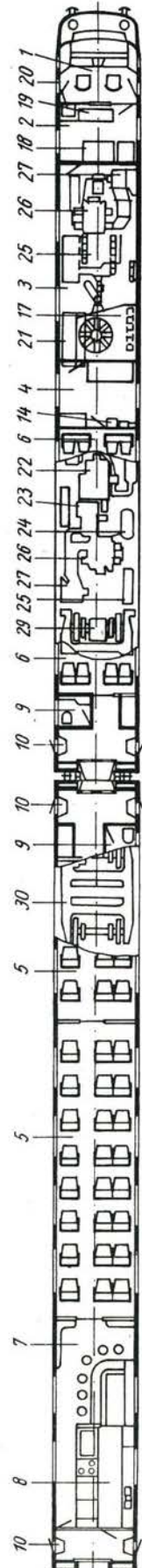
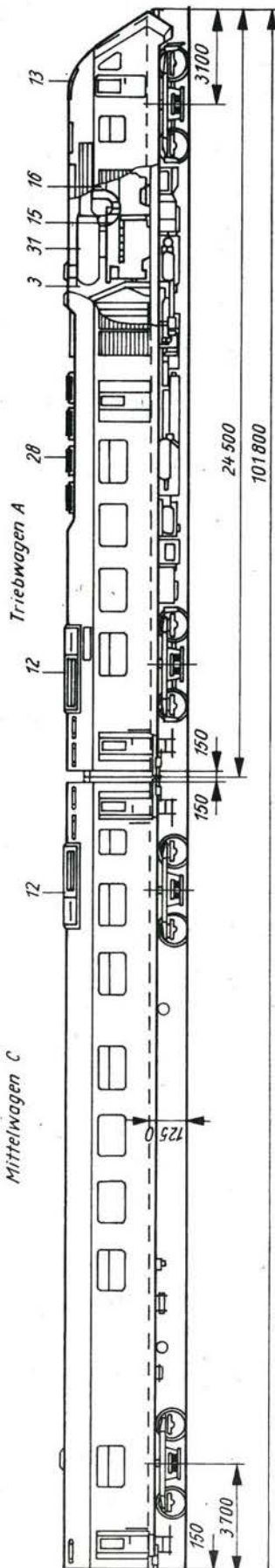
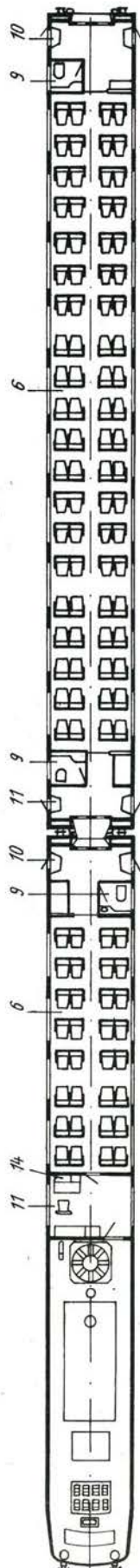
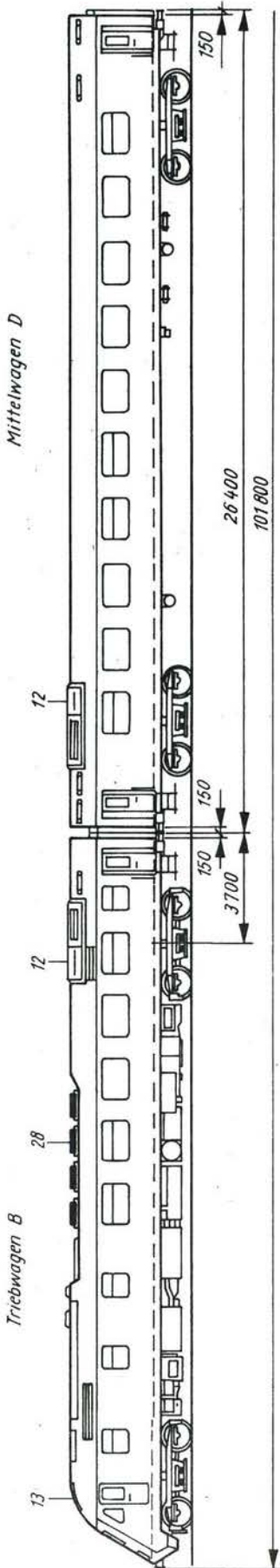
Die pneumatische Bremse ist als Scheibenbremse mit zwei Bremscheiben je Achse ausgeführt. An beiden Seiten des Zuges kann der Stand der Bremse, ob angelegt oder gelöst, abgelesen werden. Die Schnell- oder Notbremse funktioniert rein pneumatisch. Untersuchungen ergaben, daß mit dieser Bremsart der erforderliche Bremsweg von 1080 m auf 160 km/h bei 4 % Gefälle eingehalten wird.

Hilfs- und Nebenbetriebe

Ein Bordnetz-Diesel-Aggregat ist im Untergestell eines jeden Triebwagens eingebaut. Es versorgt das Drehstromnetz im jeweiligen Triebwagen und im direktgekuppelten Mittelwagen. An diesem 380-Volt-Drehstromnetz sind die elektrischen Hilfsbetriebe wie Steuerstromversorgung mit Batterieladung und Kompressor, die Kraftstoffförderpumpe und die Geräteraumlüfter, aber auch die elektrischen Nebenbetriebe wie Fahrgastraumbeleuchtung, Klimaanlage und die Verbraucher der Küche angeschlossen.

Quellenangaben

- (1) Pressematerial von der Sonderfahrt am 18. Dezember 1989 Berlin-Hamburg
- (2) Awitsch, H.; Bogott, H.; H.-M. Köller: Die dieselelektrischen Intercity-Triebzüge DE-IC 2000 N für die Griechischen Eisenbahnen (OSE), ZEV-Glasers Annalen 113 (1989) 10, S. 415
- (3) -: Intercity-Triebzug für die Griechischen Eisenbahnen in Kooperation realisiert. DDR-Export-Fahrzeug-Regel '90, S. 12-15



- Maßskizze mit Geräteanordnung
- 1 - Führerstand
 - 2 - elektrischer Geräteraum
 - 3 - Maschinenraum
 - 4 - Gepäckraum
 - 5 - Großraum 1. Klasse
 - 6 - Großraum 2. Klasse
 - 7 - Bar
 - 8 - Küche
 - 9 - Toilette
 - 10 - Ein- und Ausstieg
 - 11 - Zugführerabteil
 - 12 - Klimagerät für Fahrgastraum
 - 13 - Klimagerät für Führerstand
 - 14 - Beschallungsanlage
 - 15 - Hauptdieselmotor
 - 16 - Hauptgenerator
 - 17 - Kühler für Hauptdieselmotor
 - 18 - Starkstromgeräteegeüst
 - 19 - Hilfsbetriebe-Geräteegeüst
 - 20 - Elektronikschrank, einschließlich Batterie
 - 21 - Batterie
 - 22 - Hilfsdieselmotor
 - 23 - Generator für Hilfsbetriebe
 - 24 - Luftbehälter
 - 25 - Druckluftgeräteegeüst
 - 26 - Fahrmotor
 - 27 - Fahrmotorlüfter
 - 28 - Bremswiderstand
 - 29 - Triebdrehteil
 - 30 - Laufdrehteil
 - 31 - Abgasschalldämpfer

Helmut Pochadt (DMV), Berlin

**Unbekannte
Schmalspurlok
der DR?**

Viele Freunde der Schmalspurbahnen wissen es: Die 99 5001 war eine kleine 1 000 mm-Bh2t-Borsig-Lok (11870/25), die die DR erst 1957 von der Spremberger Stadtbahn übernommen hatte. Neu aber dürfte sein, daß durch diese Maschine die Nr. 99 5001 zum zweiten Mal besetzt wurde. Unter Karteikarten ausgemusterter Lokomotiven im Zentralen Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen befindet sich eine Karteikarte der 99 5001 bereits von 1950. In dem Feld „ausländische Nr.“ ist 17888 eingetragen. Die Karte trägt den Text: „900 mm. Mietweise an Maxhütte Unterwellenborn abgegeben und auf 1 000 mm umgespurt. Am 2. 11. 51 an Maxhütte verkauft.“ Die eingetragene Nr. ließ sich leicht identifizieren: Henschel 17888/20, Bt 900 mm, geliefert an die Firma B. Witkop AG, Berlin.

Folgt man dem System der 1949 von der DR eingenummerten Privat- und Kleinbahnlokomotiven, so ist die Nr. 99 5001 für eine 900-mm-Lok absolut logisch, folgte die erste 1 000-mm-Lok doch damals erst mit der Nr. 99 5601. Es erscheint offensichtlich, daß etwa zwei Jahre bis zum 2. November 1951 bereits eine 99 5001 existierte. Einen Hinweis auf die 900-mm-Lok gibt es be-

reits im „Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923–1963“ von Griebel/Schadow. Dort findet sich für die 99 5001 die Anmerkung: „Lok von 900 mm auf 1000 mm umgebaut“, allerdings falsch auf die Spremberger Stadtbahn-Lok bezogen. Offen bleibt, ob die erste 99 5001 eine „versehentlich“ eingenummerte Lok der Reichsbahndirektion war oder ob diese Lok kurzzeitig zum Bestand der öffentlichen Schmalspurbahnen gehörte. Im Aktenmaterial der Rbd Schwerin bis Mitte 1948 über die Fahrzeugsituation wird auf den beiden 900-mm-Schmalspurbahnen keine Bt-Lok erwähnt. (Damals gehörte neben der Schmalspurbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West auch noch die gleichspurige Werkbahn Neu-

buck–Bastorf zum Streckennetz dieses Rbd-Bezirktes. Bei letzterer handelte es sich also um eine von der DR betriebene Werkbahn. Die Red.) Übrigens: Die Lok 99 301 stand im Oktober 1947 noch unter Dampf. Die Loks 99 301 und 99 303 „sind ... am 17. 3. 48 unter Fahrtnummer S1/2169 mit unbekanntem Ziel abgerollt“. (Der Vorstand des RA Ro III 2 an Rbd Schwerin 3. 4. 48)“

Quellenangaben

- (1) Zentrales Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen: Bestand Technisches Zentralamt, Karteikarten, Signatur 1011
- (2) Unterlagen des Verwaltungsarchivs der Rbd Schwerin

Amtsblatt ED Stettin 1925

Nr. 179. Gefährdung von Flugzeugen. (Ohne Vorgang.) Wir haben mit Bedauern davon Kenntnis erhalten, daß vor einiger Zeit ein Flugzeug, als es wegen unachtsamen Wetters in sehr niedriger Höhe flog, von Eisenbahnarbeitern, die auf der Strecke arbeiteten, mit Steinen beworfen worden ist. Ein derartiges Verhalten ist gewissenlos und frevelhaft und verdient strengste Ahndung. Zur allgemeinen Warnung teilen wir mit, daß diejenigen, die sich solcher verwerflichen Handlung schuldig machen, nicht nur disziplinarische Maßregelung zu erwarten haben, sondern sich auch nach § 33 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 Reichs-Gesetz-BI. 1, S. 681, strafbar machen. Der genannte § lautet: „Wer Menschenleben dadurch gefährdet, daß er vorsätzlich ein Luftfahrzeug beschädigt, zerstört oder sonst unbrauchbar oder unzuverlässig macht oder vorsätzlich die Fahrt eines Luftfahrzeugs durch falsche Zeichen oder sonst stört, wird mit Gefängnis nicht unter drei Monaten bestraft. Der Versuch ist strafbar. Ist infolge der Handlung eine schwere Körperverletzung (§ 224 des Reichsstrafgesetzbuches) oder der Tod eines Menschen eingetreten, so ist die Strafe Zuchthaus, bei milderen Umständen Gefängnis nicht unter sechs Monaten. Ist eine dieser Handlungen fahrlässig begangen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten und Geldstrafe bis zu einhunderttausend Mark oder eine dieser Strafen, und wenn infolge der Handlung der Tod eines Menschen eingetreten ist, Gefängnis nicht unter einem Monat.“ (33. 2. Bb. 2 vom 7. Februar 1925.) An alle Stellen und Bediensteten.

aus: Amtsblatt der RBD Stettin v. 1925, aufgespürt von W. Krenzien, Saßnitz

**In Archivunterlagen
geblättert**

Nach dem zweiten Weltkrieg waren viele Eisenbahnbetriebsmittel über aller Herren Länder verstreut und mußten nun erfaßt werden. Sie sollten den Eigentümern zurückgegeben werden. Dazu gibt es im Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin interessantes Material unter dem Titel: „Rückführung ausländischer Betriebsmittel“. Einige Dienststellen der DR übersandten die „geforderten Eigentumsverzeichnisse des im ... befindlichen fremdländischen Eigentums, betr. Befehl 276 v. 16. 12. 47 an Generaldirektor der Hauptverwaltung der DR“. Diese Meldungen sind natürlich eine Fundgrube für jeden Fahrzeugstatistiker. Aus den Verzeichnissen soll hier eine Notiz des Bahnhofs Pritzwalk vom 24. Januar 1948 zitiert werden: „1 Pferd etwa 10 Jahre alt, Zustand gut, etwa 700–800 RM. Das Pferd wurde 1945 von russischem Kapitän zurückgelassen. Es wurde vom Bahnhof an Spedition Walter mietweise gegen Vertrag in Pflege gegeben. Herkunft unbekannt. Dokumente sind darüber nicht vorhanden, weil der russische Kapitän ein solches nicht verlangt oder gegeben hat.“ Leider geben die Archivunterlagen keine Auskunft darüber, ob das Pferd denn nun schmal- oder regelspurig getraht ist und welche Route der Spediteur Walter bis zum Jahre 1948 damit betrieb. H. Pochadt, Berlin

In einer Anzeige, veröffentlicht im „me“, sucht Herr Gamper aus Rostock u. a. Lokomotiv-Betriebsbücher. Das hat die Abteilung Recht der Reichsbahndirektion Dresden auf den Plan gerufen. Zu Recht!

Reichsbahn-Direktor Resak schreibt: „Die Anzeige des Herrn Gamper verdeutlicht, daß über den Charakter der Betriebsbücher in unserem Land Unklarheiten bestehen. Wir möchten deshalb auf die bestehende Rechtslage hinweisen. Die Betriebsbücher gehören gemäß Dienstvorschrift über die Ordnung der Arbeit in den Archiven des Verkehrswesen, Teilheft 42 Archivgutkatalog der Deutschen Reichsbahn, zum Archivgutbestand der DR. Damit sind sie Bestand-

teil des Staatlichen Archivfonds der DDR und unterliegen dem Kulturgut-Schutzgesetz. Ein Handel mit diesen Dokumenten, zudem noch privater Art, verbietet sich also von selbst. Leider sind in den letzten Jahren wiederholt Diebstähle von Betriebsbüchern

**Ein notwendiges Wort
mit aller Deutlichkeit**

(nicht nur über Dampflokomotiven) vorgekommen, so auch von noch im Dienst stehenden Fahrzeugen. Die Folgen für die Instandhaltung können sicher ermes-sen werden. Wir unterstützen die Arbeit von Hobby-

Forschern, insbesondere im Auftrage des DMV nach besten Möglichkeiten. Versuchte Diebstähle in den Archiven der DR zwingen uns zu umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen, die aufgrund der begrenzten Personalkapazität auch zeitweilige Nutzungseinschränkungen erfordern. Wir bedauern sehr, daß einige wenige ‚Eisenbahnfreunde‘ unser Vertrauen mißbrauchen. Konsequenzen aber sind in solchen Fällen unumgänglich.“

Danke für diese notwendige Aufklärung, die im Interesse aller ehrlichen und disziplinierten Freunde liegt. Wir und alle anderen, die mit der Veröffentlichung von Anzeigen zu tun haben, werden künftig besser aufpassen!
me

Museumseisenbahnen im Nachbarland

informieren Sie global über alle bestehenden Objekte in der BRD und sollen zugleich ein Reisebegleiter auf Exkursionen sein.

In loser Folge werden wir beginnend mit dieser Ausgabe über die einzelnen Bahnen und Museen berichten. Fahrtage und Angaben über andere Veranstaltungen veröffentlichen wir unabhängig davon sofort nach deren Bekanntwerden.

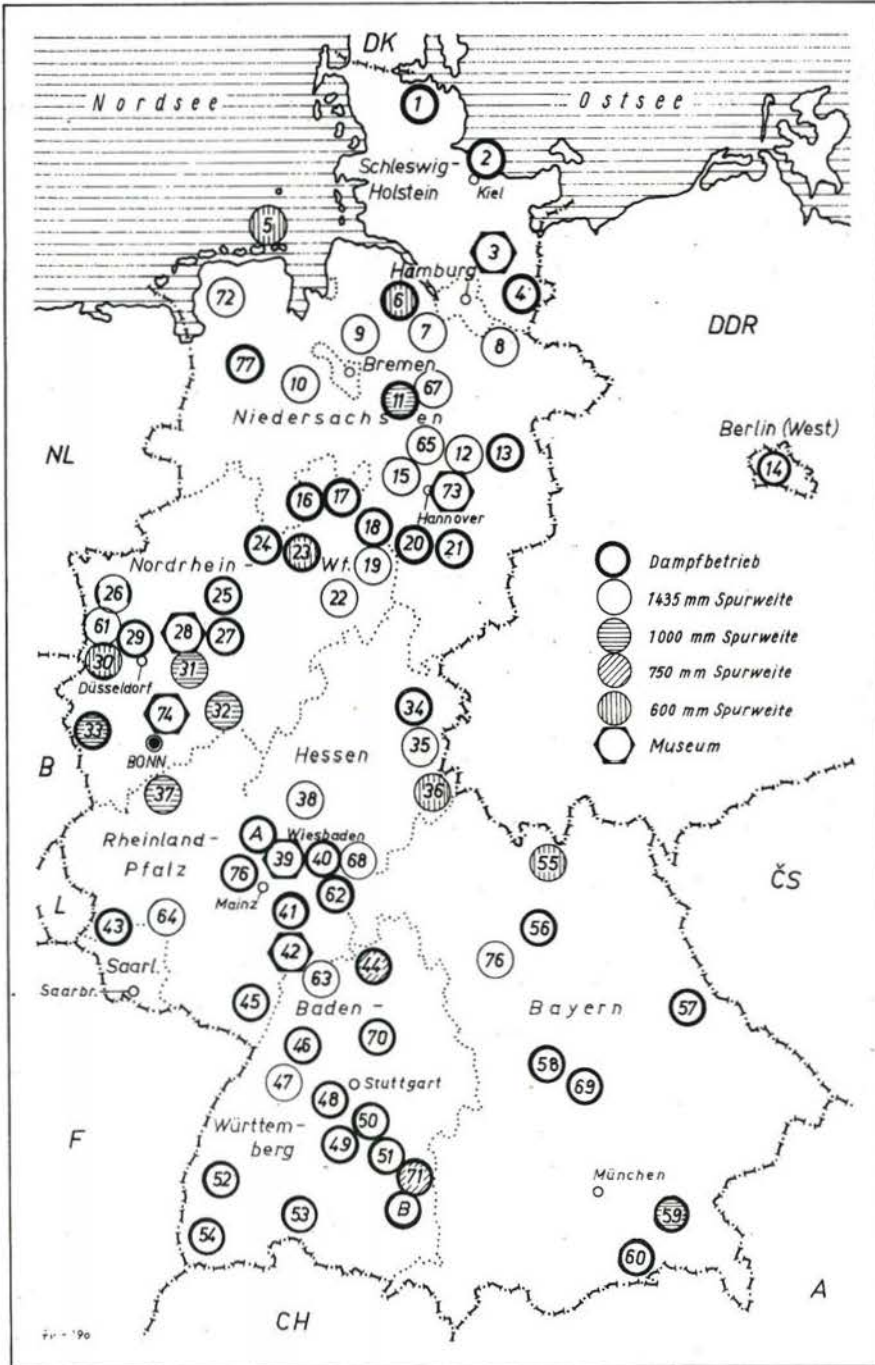
„me“ dankt Claus Burghardt, Dresden, für die Bearbeitung der Streckenübersicht.

me

Auf dieser Seite vermitteln wir Ihnen, liebe Leser, einen Überblick von den Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen in der anderen deutschen Republik. Die Karte und Streckenübersicht

Streckenübersicht

- | | | | |
|--------|---|----|-----------|
| M | mit Eisenbahnmuseum | • | mit Dampf |
| 1 | Kappeln-Süderbrarup | • | |
| 2 | Schönberger Strand-Schönberg | • | |
| 3 | Aumühle (Lokschuppen) | • | M |
| 4 | Bergedorf-Geesthacht | • | |
| 5 | Insel Spiekeroog, Pferdebahn | • | |
| 6 | Deinste-Lütjenkamp | • | M |
| 7 | Buxtehude-Harsefeld | • | |
| 8 | Lüneburg-Luhegrund/Winsen-Hützel/Lüneburg-Waldfrieden | • | |
| 9 | Wilstedt-Zeven-Tostedt | • | |
| 10 | Delmenhorst-Harpstedt | • | |
| 11 | Bruchhausen-Vilsen-Heiligenberg-Asendorf | • | |
| 12 | Celle-Bergen-Hermannsburg-Müden | • | |
| 13 | Celle-Hankensbüttel-Wittingen-Parsau | • | |
| 14 | Berlin (West) | • | |
| 15 | Letter-Wunstorf-Bokeloh-Mesmerode | • | |
| 16 | Holzhausen-Heddinghausen-Preuß. Oidendorf-Bohnte-Schwegermoor | • | |
| 17 | Minden-Nammen/Minden-Hille | • | |
| 18 | Rinteln-Stadthagen | • | |
| 19 | Barntrop-Bösingfeld-Rinteln | • | |
| 20/20a | Voldagsen-Duingen/Emmerthal-Bodenwerder-Vorwohle | •• | |
| 20b | Kreiensen-Kalefeld | • | |
| 21 | Bad Salzdetfurth-Bodenburg-Almstedt-Segeste | • | |
| 22 | Paderborn-Büren | • | |
| 23 | Mühlenstroh | • | |
| 24 | Gütersloh-Lengerich-Ibbenbüren | • | |
| 25 | Hamm-Maximilian-Lippborg | • | |
| 26 | Wesel | • | |
| 27 | Essen-Kupferdreh-Haus Scheppen | • | |
| 28 | Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen/Bochum-Dahlhausen-Hattingen-Oberwengern | • | M |
| 29 | St. Tönis-Krefeld-Hülser Berg | • | |
| 30 | Oekoven | • | M |
| 31 | Wuppertal | • | M |
| 32 | Plettenberg | • | |
| 33 | Geilenkirchen-Gillrath-Schierwaldenrath | • | |
| 34 | Kassel-Wilhelmshöhe-Elgershausen-Naumburg | • | |
| 35 | Bad Hersfeld-Ransbach | • | |
| 36 | Eiterfeld-Arzell | • | |
| 37 | Brohl-Oberzissen-Engeln | • | |
| 38 | Bad Nauheim-Butzbach-Münzenberg | • | |
| 39 | Frankfurt: Dampfbahn Rhein-Main | • | M |
| 40 | Frankfurt Eiserner Steg-Giesheim/Mainkur. | • | |
| 41 | Darmstadt-Bessunger Forsthaus/Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein | • | |
| 42 | Eisenbahnmuseum Viernheim | • | M |
| 43 | Merzig-Losheim-Wadern-Nunkirchen | • | |
| 44 | Möckmühl-Schöntal-Dörzbach | • | |
| 45 | Neustadt-Lambrecht-Elmstein/Eisenbahnmuseum Neustadt | • | M |
| 46 | Ettlingen-Busenbach-Bad Herrenalb | • | |
| 47 | Achern-Ottenhöfen | • | |
| 48 | Kornthal-Weissach | • | |
| 49 | Nürtingen-Neuffen | • | |
| 50/50a | Kleinengstingen-Gammartingen/Eyach-Hechingen | • | |
| 51 | Amstetten-Gerstetten | • | |
| 52 | Riegel-Endingen Breisach | • | |
| 53 | Zollhaus-Blumberg-Weizen | • | |
| 54 | Kandern-Haltingen | • | |
| 55 | Eisenbahnmuseum Neuenmarkt | • | M |
| 56 | Ebermannstadt-Behringersmühle | • | M |
| 57 | Lam-Kötzing/Blaibach-Gotteszell | • | |
| 58 | Fünfstetten-Monheim | • | |
| 59 | Prien-Stock | • | |
| 60 | Tegernsee-Gmund-Schaftlach | • | |
| 61 | Moers-Hoerstgen | • | |
| 62 | Kahl-Schöllkrippen | • | |
| 63 | Meckersheim-Aglasterhausen | • | |
| 64 | Birkenfeld-Neubrück | • | |
| 65 | Soltau-Bispingen-Döhle | • | |
| 67 | Eystrup-Hoya-Bruchhausen-Vilsen-Syke | • | |
| 68 | Offenbach | • | |
| 69 | Dollnstein-Rennertshofen | • | |
| 70 | Gaildorf-Laufen-Untergröningen | • | |
| 70a | Bad Friedrichshall-Jagstfeld-Ohrnberg | • | |
| 71 | Ochsenhausen-Warhausen | • | |
| 72 | Norden-Dornum | • | |
| 73 | Straßenbahnmuseum Hannover | • | |
| 74 | Köln/Rheinisches Industriebahn-Museum | • | |
| 75 | Wiesbaden-Dotzheim-Bad Schwalbach | • | |
| 76 | Forchheim-Höchstadt a. d. Aisch | • | |
| 77 | Meppen-Löningen-Essen (Oldenb.) | • | |
| A | Oberursel | • | |
| B | Aulendorf | • | |
- Schmalspurbahnen sind fett ausgedruckt



Kurt Tatzel, Berlin (West)

Berliner Eisenbahnfreunde e. V. (BEF)

Schon immer gab es in Berlin (West) Freunde, die die Geschichte der Eisenbahnen erforschten, darüber publizierten und Exkursionen unternahmen. Der aktiven Erhaltung von eisenbahntypischen Technikdenkmälern widmen sich hier Gleichgesinnte seit etwa 15 Jahren.

So wurde am 27. Oktober 1978 der Verein „Berliner Eisenbahnfreunde e. V.“ mit folgenden Zielen gegründet:

- Beschaffung und Restaurierung historischer Schienenfahrzeuge sowie deren betriebsfähige Erhaltung,
- Aufbau eines Museumseisenbahnbetriebs und
- Sammeln wissenschaftlicher bzw. technischer Werke des Eisenbahnwesens,

um somit in Berlin (West) das Interesse und Verständnis für das Eisenbahnwesen zu wecken und zu fördern. Dem Verein gehören gegenwärtig über 300 Mitglieder aus allen Berufs- und Altersgruppen an. Rund 60 Mitglieder sind regelmäßig aktiv tätig, die Hälfte davon wurde zu Betriebseisenbahnern ausgebildet und anschließend von den zuständigen Aufsichtsbehörden geprüft. Der weitaus größte Teil der Mitglieder fördert den Verein durch die Beitragszahlungen in Höhe von 120 DM pro Jahr.

Vereinsgeschichte

Bereits 1979 konnte ein ausgemusterter Bahndienstwagen (BCi 29), der heutige Buffetwagen, zum Schrottpreis von der DB erworben werden. Im Mai 1980 pachtete der Verein den Lokschuppen der Reinickendorfer Industriebahn GmbH (RIB) und zog auf das Gelände an der Waldstraße um. In den folgenden Jahren entstand rund um den alten Fachwerklöschuppen eine Kombination aus Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerk, das heute den Ansprüchen einer Museumseisenbahn gerecht wird. Im Oktober 1980 gelang es in Österreich, die erste Dampflokomotive (Dn2t, Hanomag, 1925) von der Wolfsegg-Traumthaler Kohlenwerks AG, Linz (Donau), Werk Ampflwang, zu erwerben. Für die Wiederinbetriebnahme der Lokomotive war eine Hauptuntersuchung notwendig. In diesem Zusammenhang

fertigte die Degendorfer Werft und Eisenbahn GmbH einen neuen Stahlkessel an. In der Hauptwerkstätte Knittelfeld der ÖBB wurde die Lokomotive wieder betriebsfähig hergerichtet. Mit Hilfe der Stiftung Deutsche Klassenlotterie Berlin konnten die dafür erforderlichen Kosten in Höhe von 500 000 DM aufgebracht werden.

Anlässlich der 750-Jahr-Feier von Spandau im September 1982 kam dann erstmals in Berlin (West) ein Museumseisenbahnbetrieb zustande. An vier Sonntagen fuhr der aus der Diesellok V 14 und drei Personenwagen bestehende Museumszug sowie ein Schienenbus von der Insel Eiswerder über Haselhorst nach Gartenfeld. Am 28. April 1985

Strecke Zehlendorf-Düppel. Außerdem war der BEF 1988 und 1989 an der alljährlichen Fahrzeug-Ausstellung der DR im Bahnhof Wannsee beteiligt. Von Anfang an organisierte der Verein für seine Mitglieder eisenbahnkundliche Studienfahrten zu in- und ausländischen Museums- und Traditionseisenbahnen. Seit 1985 findet jeweils im Dezember eine Modelleisenbahn-Ausstellung im S-Bahnhof Lichterfelde West statt.

Fahrbetrieb

Auf Vereinsgelände in Berlin-Reinickendorf, Waldstraße 13d, wird mehrmals im Jahr ein Fahrbetrieb auf einem zwei Kilometer langen Teilstück der Reinickendorfer Industriebahn durchgeführt. Die genauen Termine werden rechtzeitig veröffentlicht (jetzt auch im „Modell-eisenbahner“ und in der „Fahrt frei“). Jedermann kann gegen Kauf einer Fahrkarte in unserem Zug mitfahren sowie die Fahrzeuge und das Gelände besichtigen.

Fahrzeugbestand

- zwei Dampflokomotiven, eine betriebsfähig, eine in HU;
- vier Diesellokomotiven, jeweils eine betriebsfähig bzw. in HU; eine Lok defekt abgestellt, eine Lok noch nicht aufgearbeitet;
- ein Schienenbus (MAN, 1954, ex DB VT 95 9396) betriebsfähig;
- zwei Personenwagen (BCi 29, CCid 28), betriebsfähig;
- ein Buffetwagen (WRi, ex BCi 29), betriebsfähig;
- ein Gepäckwagen (Pwi 31), betriebsfähig;
- drei Personenwagen (Ci 29, D21-b, BCi 29 mit Hebevorrichtungen für Rollstuhlfahrer), Restaurierung begonnen;
- ein Personenwagen und ein Schienenbuswagen, abgestellt;
- ein Postwagen (pr Post311b, Baujahr 1888!), abgestellt;
- drei Güter- und vier Flachwagen, abgestellt; mehrere Nebenfahrzeuge, ein Straßenbahntriebwagen und
- drei U-Bahnwagen (ex BVG).

Finanzierung

Die Anschaffung, Restaurierung und der Unterhalt aller Fahrzeuge sowie sämtliche anderen Kosten werden nicht nur durch Mitgliedsbeiträge, sondern ebenso durch Fahrgeldeinnahmen, Überschüsse aus den eisenbahnkundlichen Studienfahrten und den Souvenirverkauf sowie durch Spenden finanziert. Sämtliche Vereinsmitglieder sind ehrenamtlich tätig.

Geschäftsstelle des Vereins

Stresemannstraße 30, 1000 Berlin 61 (Kreuzberg), Tel.: 2 51 10 81, jeden Mittwoch von 16 bis 19 Uhr geöffnet

Veranstaltungshinweise

24. Mai (Himmelfahrt) und 26. Mai 1990 (Sonnabend)

„Mit Dampf in den Frühling“ Dampfzugfahrten des Vereins der Berliner Eisenbahnfreunde e. V. jeweils von 10 bis 18 Uhr auf der Strecke der Reinickendorfer Industriebahn; am 26. Mai 1990 gemeinsamer Fahrbetrieb mit dem Traditionszug Berlin und einer Dampflokomotive der DR

Einlaß und Fahrkarten

Berlin-Reinickendorf, Waldstraße 13d; Fahrpreis (Eintritt) 4,- DM, Kinder 1,- DM, Mitglieder von Modell- und Traditionseisenbahnarbeitsgemeinschaften gegen Vorlage des Ausweises 3,- DM

Fahrverbindungen

U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz und Bus 62 Richtung Wilhelmsruher Damm, U-Bahnhof Paracelsus-Bad und Bus 64 Richtung Humboldt-Krankenhaus, S-Bahnhof Wittenau (Nordbahn) und Bus 62 Richtung Amtsgericht Charlottenburg

wurde schließlich die Dampflokomotive auf dem Vereinsgelände in Dienst gestellt. Sie ist derzeit die einzige betriebsfähige Dampflokomotive in Berlin (West). In Erinnerung an ihren alten Einsatzort in Österreich erhielt sie den Namen AMPFLWANG. Im gleichen Jahr kam eine weitere, nicht betriebsfähige Dampflokomotive (Dh2t, Krupp, 1952) hinzu. Die DR beteiligte sich im Mai 1988 erstmalig mit einer Diesellokomotive an einer Fahrzeug-Ausstellung auf dem Vereinsgelände. Seit dem 1. Juni 1988 ist zwischen der DR und der RIB ein Mitnutzervertrag in Kraft. Dadurch können nunmehr die gesamte RIB-Strecke mit vereinseigenen Fahrzeugen befahren und letztere mit Hilfe der DR zu anderen Veranstaltungsorten überführt werden. Zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Preußen beförderte vom 23. bis 25. September 1988 der BEF-Dampfzug rund 20 000 Fahrgäste auf der