



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1991
September

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

"Sandmännchen-Triebwagen"	4
Die Schienenbusse der Deutschen Reichsbahn	
10 Jahre Vorsprung	12
Zum TGV-Start im September 1981	
Mutation	18
Die ehemalige DB-211 bei den ÖBB	
Die preußische T 4 bei der Eutin-Lübecker-Eisenbahn	20
... soll er "Der Münchner" heißen!	26
150 Jahre Lokomotivbau in München	
Gefallene Grenzen – Neue Strecken	32
Mehr Tempo in den Kurven!	42
Der schwedische X 2000 auf Probefahrt bei der DB	

Modellbahn-Journal

Die GtL 4/4	60
Vorbild und Modell	
Unsere neue Redaktionsanlage	66
Digital für die Nenngrößen H0 und N	
25 Die Kirmesbahn	73
Fotos von anno dazumal	76
St. Loreley im Garten	78
200 m Gleis für die LGB	
Mit Pinsel und Pistole	84
26 Das Bw im Schlafzimmer	88

Journal-Rubriken

Bahn-Post	24
Bahn-Notizen	46
Poster	50
Typenblatt: preuß. G 5'	51
Typenblatt: preuß. T 12	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Schaufenster der Neuheiten	94
Mini-Markt	98
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: "Stuttgarter Rössle" wurde am 17. August 1991 der von der BSW-Freizeitgruppe des Bw Stuttgart restaurierte Museumstriebwagen 612 506/912 501/912 507 getauft. Er steht jetzt für Sonderfahrten zur Verfügung. Die Aufnahme zeigt ihn in Hausen i. Tal. **Foto: Th. Küstner**
Poster: Nur wenige Kilometer entfernt (westlich von Sigmaringen) fotografierte H. Ametsbichler den 628 233/928 233.



Mehr Tempo in den Kurven! (Seite 42): Mit bis zu 8° Neigung können sich die Wagen des schwedischen X 2000, der im Juli zu Testzwecken auf DB-Gleisen unterwegs war, in die Kurve legen. Die Neigung wird wie beim Pendolino durch ein aktives System bewirkt. **Foto: ABB**



"Sandmännchen-Triebwagen" (Seite 4): Sieben Jahre nachdem die Deutsche Bundesbahn die Prototypfahrzeuge der Baureihe VT 95.9 in Dienst gestellt hat, wurden 1957 auch in der DDR die ersten (dort gebauten) Schienenbusse getestet. Die in den sechziger Jahren beschafften Serienfahrzeuge sind auch heute noch auf vielen Strecken der Deutschen Reichsbahn im Einsatz (171 039 im Bahnhof Blumenberg, 30.7.1988). **Foto: J. Gutjahr**



Bild 1: Im Bahnhof Blumenberg an der Strecke Magdeburg – Halberstadt steht am 4. Februar 1988 der 171 054 am Bahnsteig 1 zur Fahrt nach Klein Wanzleben – Eisleben (b. Magdeburg) bereit. Mit den "Sandmännchen-Triebwagen" kann man von Blumenberg aus aber auch nach Schönebeck (Elbe) und nach Staßfurt fahren. **Foto: W. Matussek**

Bild 2: Der zweiteilige Schienenbus 172 117/172 717 (Baujahr 1968) befindet sich am 3. Februar 1988 auf der Fahrt von Staßfurt nach Blumenberg und wird den südwestlich von Magdeburg gelegenen Eisenbahnknotenpunkt in Kürze erreichen. **Foto: W. Matussek**

"Sandmännchen-Triebwagen"

Die Schienenbusse der Baureihen 171, 172 und 172.1 der Deutschen Reichsbahn

Um den unwirtschaftlichen Betrieb mit Dampflokomotiven auf Nebenbahnen einstellen zu können, beschloß die Deutsche Reichsbahn Mitte der fünfziger Jahre den Bau von leichten Dieseltriebwagen.

Mit diesen Fahrzeugen sollte vor allem in ländlichen Gebieten der Personenverkehr trotz schwankenden Verkehrsaufkommens relativ kostengünstig bewältigt und der Anschluß an die Hauptbahnen garantiert werden. In verkehrsschwachen Zeiten waren die Leichtverbrennungstriebwagen, wie sie im Amtsdeutsch hießen, auch auf Hauptbahnen im Einsatz. Aus den gleichen Gründen hatte die Deutsche Bundesbahn schon Anfang der fünfziger Jahre den Uerdinger Schienenbus der Baureihe VT 95.91 (ab 1968: 795) in Dienst gestellt, an dessen Konstruktion sich die Reichsbahn orientieren konnte.

Die Baumuster

Im Pflichtenheft der Deutschen Reichsbahn war die Verwendung des 110,4-kW-Motors vorgeschrieben, wie ihn auch die Diesellokomotive V 15 besaß, beim Schienenbus jedoch in Unterfluranordnung. Den Triebwagen entwickelte der Waggonbau Bautzen. Das Baumuster I war Anfang 1958 fertig und konnte von April bis Juni die ersten Werksprobefahrten unternehmen. Nach Vorführfahrten auf den Strecken des Erzgebirges unterzog die VES-M Dessau das Baumuster der leistungstechnischen Untersuchung und übergab es am 16. März 1959 der Rbd Magdeburg zur Betriebserprobung.

Die DR übernahm das Fahrzeug als VT 2.09.001 am 5. Januar 1960 in ihren Bestand.

In Bautzen entstand noch ein zweites Baumuster, das sich vom ersten in einigen wesentlichen Konstruktionsmerkmalen unterschied. Baumuster I war mit einem Dieselmotor Typ U 10 (130 PS) der Firma Büssing ausgerüstet; Baumuster II besaß schon den Dieselmotor Typ 6 KVD 18 HRW (180 PS) der Motorenwerke Berlin-Johannisthal. Baumuster I war in Stahlleichtbau entstanden, Baumuster II dagegen in Stahl-Leichtmetall-Gemischtbauweise, was sich in einem niedrigeren Gewicht niederschlug. Die hohen Fertigungskosten waren jedoch für den Serienbau nicht tragbar, so daß Nullserie und Serie in Stahlleichtbaukonstruktion gefertigt worden sind. Baumuster I (VT 2.09.001, später 171 001) und Baumuster II (VT 2.09.002, später 171 002), die die Bautzener Fabriknummern 1 und 2/1957 trugen, sind bereits 1977 bzw. 1974 ausgemustert worden.

Nullserie und erste Serie

Bautzen lieferte noch eine Nullserie von fünf Triebwagen (VT 2.09.003 bis 007), die mit den Fabriknummern 1/1962 bis 5/1962 an die Deutsche Reichsbahn übergeben wurden. In den Jahren 1963 und 1964 folgte die Serienlieferung bis zur Betriebsnummer VT 2.09.070 (später 171 070).

Die Betriebserprobung mit den Fahrzeugen der Nullserie brachte einige Veränderungen an der Serienausführung. Die Leistung des Dieselmotors war von 180 PS auf 200 PS (147 kW) bei



der Serienausführung gesteigert worden, um die größere Fahrzeugmasse gegenüber der Stahl-Leichtmetall-Konstruktion des Baumusters II zu kompensieren. Eine verstärkte Scharfenberg-Kupplung ermöglichte die Beistellung von zwei Beiwagen (VB) oder die Reihung VT+VB+VT+VB. Die Triebwagen hatten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h; mit Beiwagen waren 75 km/h zugelassen, die auf den meisten Nebenbahnen ohnehin nie ausgefahren werden konnten.



Gleichzeitig mit den Triebwagen der Nullserie entstanden 1962 die ersten Beiwagen. Bis 1964 sind vom Waggonbau Bautzen 70 Beiwagen mit den Betriebsnummern VB 2.07.501 bis 570 geliefert worden, die ab 1970 die Baureihenbezeichnung 171.8 trugen.

Technische Beschreibung

Der Triebwagen besteht im wesentlichen aus den zwei Hauptbaugruppen Maschinenfahrge-

stell und Wagenkasten.

Das geschweißte Maschinenfahrgestell nimmt den Dieselmotor, das Elektroschaltgetriebe, das Vorwärmgerät, die Kühlanlage und den Kompressor auf. Alle Baugruppen können ohne Abheben des Wagenkastens nach unten ausgebaut werden.

Der Triebwagen besitzt einen Treibrad- und einen Laufradsatz (Achsfolge A1). Die beiden Einachslaufwerke des Beiwagens entsprechen dem Laufradsatz des Triebwagens.

Das Drehmoment des Dieselmotors wird über die am Motor angeflanschte Strömungskupplung über eine Gelenkwelle auf das Elektroschaltgetriebe übertragen. Von dort wird es über eine weitere Gelenkwelle zum Achswendegetriebe geführt, das am Treibradsatz befestigt ist.

Der Motor ist am Fahrgestellrahmen in einem Hilfsrahmen in drei Punkten elastisch aufgehängt. Die Strömungskupplung verhindert, daß Schwingungen und Drehmomentschläge auf



Bild 3: Im Bahnhof Hartha (Kr Döbeln) an der Nebenbahn von Rochlitz (Sachsen) nach Waldheim wurde im Oktober 1987 dieser zweiteilige Schienenbus mit dem Steuerwagen 172 746 abgelichtet. Foto: M. Weisbrod

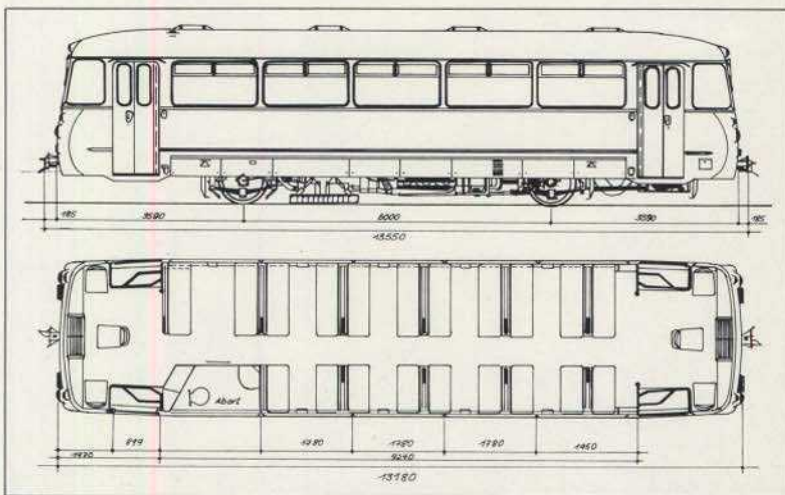


Bild 4: Typenskizze der Baureihe VT 2.09.0 (spätere Baureihe 171.0). Der Triebwagen verfügt über eine Sitzplatzanordnung 2+3 und bietet 51 Fahrgästen Platz. Zeichnung: M. Weisbrod

das Elektroschaltgetriebe übertragen werden. Mit diesem Sechsgang-Getriebe kann ohne Drehmomentunterbrechung, d.h. ruckfrei, geschaltet werden. Über das Achswendegeräte wird die Antriebsleistung auf den Treibradsatz übertragen und der Fahrtrichtungswechsel vorgenommen.

Die Minimaltemperatur für den Kaltstart des Dieselmotors beträgt 55° C. Um diese zu erreichen, ist in den Kühlwasserkreislauf ein Vorwärmgerät, bestehend aus Brenner, Brennkammer, Heizkessel und Umwälzpumpe, eingeschaltet, das durch die Verbrennung von Dieselmotorkraftstoff die notwendige Betriebstemperatur des Kühlwassers erzeugt.

Gleichfalls in den Kühlkreislauf kann der Wärmeaustauscher für die Heizung des Fahrgastraums eingeschaltet werden. Je nach Bedarf wird das Dreiwegeventil auf "Winterbetrieb", "Übergangszeit" oder "Sommerbetrieb" gestellt.

Der Beiwagen hat eine eigene, vom Triebwagen unabhängige Frischluftheizung, die je nach Bedarf mit ein oder zwei Ölheizgeräten betrieben wird.

Trieb- und Beiwagen sind mit einer auf jeweils beide Achsen wirkenden Einkammer-Druck-



Bild 5: Der Steuerwagen 171 733 hat im April 1980 im Raw Meiningen eine T5-Untersuchung erhalten und wird nun von der 86 1056 ins Heimat-Bw Reichenbach (Vogtland) überführt. Aufnahme vom 22. Mai 1980 in Gera Hbf.

Foto: U. Geum



Bild 6: Auf der Kursbuchstrecke 475 Schleiz – Saalburg (Saale) sind heute keine Schienenbusse mehr im Einsatz. 172 129 mit Steuerwagen 171 729 überquert im Mai 1990 die Wetteratalbrücke. **Foto: G. Weimann**

luft-Scheibenbremse (Kp) ausgerüstet. Beide Führerstände des Triebwagens besitzen eine Handbremse als Feststellbremse, die auf die nächstgelegene Achse wirkt. Der Beiwagen hat nur eine Handbremse an der Seitenwand des Gepäckabteils. Der Triebwagen verfügt außerdem über eine Magnetschienenbremse. Die Fahrzeuge sind mit Scharfenberg-Kuppelung ausgerüstet, führen aber eine Notkuppelung mit sich, um von Triebfahrzeugen mit Schraubekuppelung abgeschleppt werden zu können. Diesem Fall dienen auch die beiden Notpuffer als Berührungsschutz.

Bei Trieb- und Beiwagen stützt sich der Rahmen mit Blattfedern auf die Einachslaufwerke ab. Der Wagenkasten des Triebwagens ist mit vier Schraubenfedern auf dem Fahrgestell abgefedert, zu deren Dämpfung hydraulische Stoßdämpfer eingebaut sind. Der Wagenkasten des Beiwagens ist durch acht Gummi-Metallfedern abgestützt. Trieb- und Beiwagen haben den gleichen Federweg von 90 mm, der sich aus 50 mm Achsfederweg und 40 mm Wagenkastenfederweg zusammensetzt.

Wagenkasten

Der Wagenkasten besteht aus dem Untergestell mit gesicktem Boden, dem Kastengerippe aus gekanteten und gezogenen Blechprofilen und dem Dachgerippe aus U- und Z-Profilen. Bei den Triebwagen sind noch die Führerstandsgerippe aus Blechprofilen eingeschweißt, die zur Aufnahme der elektrischen Aggregate und

Armaturen dienen. Die Wagenkästen können vom Fahrgestell abgehoben werden. Innen ist der Wagenkasten mit Sprelacart-beklebten Hartfaserplatten ausgekleidet, und der Raum zwischen Innenverkleidung und der Außenhaut aus Blech ist mit Piatherm und superfeiner Glaswolle isoliert.

Die Gestaltung des Fahrgastraums ist dem Nebenbahnbetrieb angepaßt; Einstieg, Führerstände und Fahrgastraum sind tür- und wandlos vereinigt. Lediglich halbohohe Trennwände,

oberhalb der Brüstung aus Glas schützen die Fahrgäste vor Zugluft.

Die Sitzplatzanordnung 2+3 im Triebwagen bietet 51 Fahrgästen Platz. Der Triebwagen hat zwei Führerstände, die durch Jalousien verschlossen und so vor unbefugtem Zugriff geschützt werden können. Rechts und links neben dem Sitz des Triebwagenführers ist je ein Sitz für das Zugpersonal vorhanden. Der Raum unter dem Führerpult, ebenfalls durch Jalousien verschließbar, enthält den Sifa-Fußtaster,

Bild 7: Kleiner Plausch zwischen Zugpersonal und Fahrgästen am Bahnsteig in Blumenberg am 30. Juli 1988. Der Triebwagen 171 011 verfügte zu diesem Zeitpunkt noch über die ursprüngliche Frontscheibe – ungeteilt und leicht gewölbt; sie besteht aus 6 mm dickem Sicherheitsglas. **Foto: J. Gutjahr**





Bild 8: Auf der landschaftlich sehr reizvollen Strecke von Gotha nach Gräfenroda bestreiten die "Sandmännchen-Triebwagen" auch heute noch einen Großteil der Zugleistungen. Ein zweiteiliger Schienenbus (mit Steuerwagen 172 743 voraus fahrend) brummt als P 16006 am 7. Juli 1984 bei Frankenhain durch den Thüringer Wald. Foto: G. Weimann



Bild 9: Der 172 138 passiert in Wustermark mit einem Steuerwagen im November 1986 als P 9417 (Rathenow – Wustermark Rbf) eine fotogene Signalreihe. Foto: Dr. König

Bild 10: Der beim Bw Gotha beheimatete 171 069 wurde am 30. Mai 1984 auf Solofahrt in Gera – über 100 km von seinem Heimat-Bw entfernt – im Bild festgehalten. Im Hintergrund der Ringlokschuppen des Bw Gera. Foto: Th. Frister



die Fußbetätigung für das Typhon, den Fußtaster für den Sandstreuer, das Pedal zur Füllungssteuerung und den Ratschenhebel für die Handbremse.

Mit einer wege- und zeitabhängigen Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa) ist die Einmannbedienung des Triebwagens möglich. Wenn vom Triebwagenführer die Sifa-Taste nicht mehr betätigt werden kann, wird nach 150 m eine Zwangsbremmung eingeleitet und der Schaltstrom unterbrochen.

Der Beiwagen hat ein Gepäckabteil – früher sagte man Traglastenabteil – mit zweimal vier Sitzen an den Seitenwänden. Der Fahrgastraum weist eine 2+3-Sitzplatzaufteilung mit insgesamt 41 Sitzplätzen und an der dem Gepäckraum gegenüberliegenden Stirnwand eine Sitzbank mit weiteren vier Plätzen auf. Sowohl Trieb- als auch Beiwagen verfügen über einen Abort. Der Einstiegsraum (jeweils vorn und hinten) wird durch nach innen aufschlagende Drehfalttüren erreicht, die pneumatisch, aber auch von Hand geöffnet und geschlossen werden können.

Die großflächige Verglasung aus 6 mm dickem Sicherheitsglas ermöglicht dem Triebwagenführer und den Fahrgästen gute Sicht. Die Frontscheibe der Führerstände ist leicht gewölbt und ungeteilt. Ein druckluftbetätigter Scheibenwischer sorgt bei Regen für klare Sicht. Bei einigen Triebwagen sind die Führerstände durch eine Schirmwand zu zwei Dritteln gegen den Fahrgastraum abgetrennt.

Die Baureihe VT 2.09.1 (172.0)

Die Trieb- und Beiwagen der Baureihen VT 2.09.0 (später 171.0) und VB 2.07.5 (später 171.8) hatten sich auf Haupt- und Nebenbahnen ausgezeichnet bewährt. Der einzige Nachteil war die fehlende Zugsteuerung, so daß bei der Kupplung mehrerer Fahrzeuge ein erhöhter Personalaufwand erforderlich war.

So entstanden 1965 16 Triebwagen mit den Betriebsnummern VT 2.09.101 bis 116 (ab 1970 BR 172.0) als Weiterentwicklung der Reihe 171.0. Die Baureihe 172.0 besaß Vielfachsteuerung, mit der von einem Führerstand aus zwei Maschinenanlagen gesteuert werden konnten. Auch diese Triebwagen lieferte der Waggonbau Bautzen. 1964 kamen VT 2.09.101 und VT 2.09.102 mit den Fabriknummern Bau 08/1964 und 12/1964. Ein Jahr später folgten VT 2.09.103 bis 116 mit den Fabriknummern Bau 01/1965 bis 14/1965.

Mit diesen 16 Triebwagen sind erstmals Steuerwagen geliefert worden, ebenfalls 16 an der Zahl und gleichfalls vom Waggonbau Bautzen. Mit dem Einsatz der Steuerwagen wurde es überflüssig, am Zielbahnhof den Triebwagen umzusetzen, und die Zuggarnitur konnte ohne Rangierarbeiten die Rückfahrt antreten. Die Steuerwagen bekamen die Betriebsnummern VS 2.08.101 bis 116 (später 172 601 bis 616).

Die Baureihe VT 2.09.2 (172.1)

1968 beschaffte die Deutsche Reichsbahn nochmals 73 Triebwagen, die jedoch mit dem Dieselmotor 6 VD 18/15-1 HRW ausgerüstet waren, weil die Produktion des bisher eingebauten Motors ausgelaufen war. Dieser neue Motor hatte eine größere Masse als sein Vorgänger, so daß der Fahrgestellrahmen in ver-



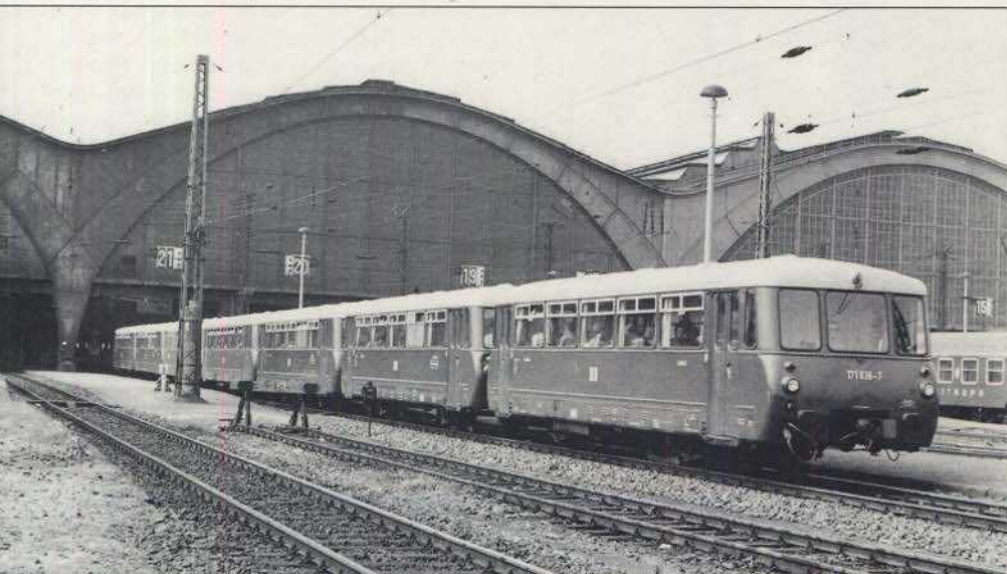
Bild 11: Die Kursbuchstrecke 314 führt von Bad Schandau über Neukirch (Lausitz) nach Bautzen. Gleich hinter dem Bahnhof Bad Schandau überquert sie die Elbe. Hier entstand am 4. Mai 1974 diese Aufnahme. Die Brücke hat zwischenzeitlich neue Überbauten erhalten. **Foto: M. Malke**

stärker Ausführung neu konstruiert werden mußte.

Auch die Baureihe 172.1 besaß Vielfachsteuerung für zwei Maschinenanlagen. Die Herstellung der Reihe 172.1 hatte der Waggonbau Görlitz übernommen, der ein noch wesentlich unübersichtlicheres Fabriknummernschema als der Waggonbau Bautzen pflegte. Der VT 2.09.201 (172 101) ist mit der Fabriknummer 020600/01/1968 geliefert worden. Das letzte Fahrzeug dieses Bauloses, der VT 2.09.273 (172 173), besaß die Görlitzer Fabriknummer 020731/73/1968.

Im gleichen Jahr wurden auch insgesamt 70 Steuerwagen VS 2.08.201 bis 270 (später 172 701 bis 770) beschafft, die der Bauart von 1965 entsprachen.

Bild 12: Eine siebenenteilige Zugkomposition – an der Zugspitze der Triebwagen 171 036 – verläßt am 6. August 1978 den Leipziger Hauptbahnhof. **Foto: M. Malke**



Einsatzgebiete

Die Einsatzgebiete der LVT, um nochmals ins Amtsdeutsch zu verfallen, waren und sind vor allem Nebenbahnen in flachen, ländlichen Gebieten, vorzugsweise in den heutigen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Sachsen.

Die Baureihe 171.0 war vor allem in den Bahnbetriebswerken Wittenberge, Salzwedel, Güsten, Haldensleben, Halberstadt, Frankfurt (Oder), Stendal, Seddin, Eisenach und Neustrelitz zu finden. Aber auch Bahnbetriebswerke in großen Städten beheimateten diese Fahrzeuge – so z.B. das Bw Leipzig Hbf Süd, das 1984 sieben Triebwagen 171.0 besaß, mit denen "auf die Dörfer" nach Beucha, Brandis und

Treben gefahren wurde.

Außer zu den Bahnbetriebswerken Frankfurt (Oder), Wittenberge und Seddin, die schon Triebwagen der ersten Serie beheimateten, kam die Reihe 172.0 nach Jerichow und Wuster-

Bild 13: "Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit" (Signal Hf 1) zeigt dieses Formhauptsignal bei Mehlteuer im Vogtland dem Triebfahrzeugführer der zweiteiligen Garnitur 172 745/172 145 an (4. August 1985). **Foto: Th. Frister**





Bild 14: Auch auf der Berliner Stadtbahn – der vierspurigen Hauptstrecke, die mitten durch das Zentrum Berlins führt – sind die "Sandmännchen-Triebwagen" anzutreffen, allerdings nur als Personal-Pendelzüge. Die Aufnahme entstand am 23. Oktober 1988 beim Bahnhof Zoologischer Garten. **Foto: J. Gutjahr**

mark. Jerichow, auch bekannt als letztes Domizil der "Steppenpferde" (Baureihe 24), bediente damit die KBS 706 Sandau – Schönhäusen – Jerichow – Genthin und die in Jerichow abzweigenden Strecken 708 nach Güsen sowie die Stichbahn Güsen – Ziesar (KBS 707). Die Strecke Sandau – Genthin wird noch bis heute durchgängig mit Schienenbussen befahren.

Eine weitere Hochburg der Schienenbusse ist Altenburg, das zusammen mit Neuruppin, Stralsund, Reichenbach (Vogtland) und Berlin-Pankow die Baureihe 172.1 zugewiesen bekam. Die KBS 507 Altenburg – Zeitz wird vom Bw Altenburg ausschließlich mit Schienenbussen bedient, ebenso die Strecke 509 nach Langen-

leuba-Oberhain – Narsdorf – Geithain bzw. Rochlitz. An den Wochenenden fahren die Altenburger Schienenbusse über Rochlitz hinaus auf der Strecke 433 über Geringswalde bis Waldheim.

Ausschließlich Schienenbusverkehr besteht auch auf der Strecke 644 (Döllstadt – Bad Tennstedt – Straußfurt) in Thüringen und (größtenteils) zwischen Leinefelde und Bad Langensalza (KBS 645). Der Personenverkehr zwischen Stendal und Tangermünde (KBS 752) wird von den Schienenbussen besorgt. Auch auf der Strecke Rathenow – Stendal (750) sind sie häufig zu finden. Stendal – Salzwedel (KBS 751), Haldensleben – Oebisfelde (763) und Salzwedel – Wittenberge (756) bieten heute

noch täglich Schienenbusse mit Steuer- oder Beiwagen. Der Personenverkehr zwischen Löwenberg und Templin (912) wird fast ausschließlich Schienenbussen übertragen, die auch die Verbindung zwischen Löwenberg und Oranienburg (910) herstellen.

Der Eisenbahnknotenpunkt Löwenberg, in dem schon Kurt Tucholsky umstieg, als er nach Rheinsberg fuhr, wird auch von den Neuruppiner LVT auf der Strecke 913 erreicht. Die Strecke Herzberg (Mark) – Rheinsberg (KBS 941) ist, von wenigen lokomotivbespannten Zügen abgesehen, gleichfalls "im Besitz" der Schienenbusse. Stralsunder LVT fahren auf der Strecke 910 nach Grimmen.

Wie aus dieser – platzbedingt unvollständigen – Übersicht zu entnehmen ist, sind die Schienenbusse der Baureihen 171.0, 172.0 und 172.1 heute noch in allen fünf neuen Bundesländern zu finden und für den öffentlichen Personennahverkehr unentbehrlich. Die Triebwagen haben in der Ex-DDR zwei Spitznamen: Die einen nennen sie wegen ihrer Landpartien "Ferkeltaxe", die anderen "Sandmännchen-Triebwagen" – weil sich die beliebte Gute-Nacht-Figur des ehemaligen DDR-Fernsehens gelegentlich in einem LVT-Modell auf dem Bildschirm zeigte.

Manfred Weisbrod

Literatur: Borchert, Fritz; Kirsche, Hans-Joachim: Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Transpress-Verlag, Berlin, 1986.

Deutsche Reichsbahn: Beschreibung und Bedienungsvorschrift der Leichttriebwageneinheit Baureihe LVT 2.09./LVB 2.07. der Deutschen Reichsbahn. DV 930 350. Dresden, o.J.

Zschech, Rainer: Triebwagen deutscher Eisenbahnen. Band 2: VT und DT. Alba-Buchverlag/Transpress-Verlag, Berlin, 1977.

Bild 15: "Freie Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h" (Signal Hf 2) für den 171 041; der Schrankenwärter lehnt am Kurbelbock und grüßt den Triebfahrzeugführer. **Foto: P. Götz**

