

7
87

transpress

modell eisenbahner

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

Raw
„DSF“ Görlitz



Seit 10 Jahren
bei der DR

Die Deutsche Reichsbahn benötigte Mitte der 70er Jahre zur weiteren Traktionsumstellung Diesellokomotiven, die vor Reise- und Güterzügen auf Nebenbahnen eingesetzt werden und gleichzeitig Anschlussleistungen auf Hauptbahnen übernehmen sollten. Da die Baureihe 110 dafür nicht ausreichte, wurde entschieden, die Baureihe 118.2

weiterzuentwickeln. Aufgrund von Spezialisierungsvereinbarungen innerhalb der sozialistischen Staatengemeinschaft (RGW) übernahm die „Lokomotivfabrik 23. August“ Bukarest den Bau der künftigen Baureihe 119. Zu Beginn des Jahres 1977 kam die erste Lokomotive dieser Baureihe in die DDR, der im Oktober 1977 die zweite folgte. Ein Jahr später kamen acht Nullserienfahrzeuge hinzu. Von 1980 bis 1985 wurde die Serie geliefert. Insgesamt erhielt die Deutsche Reichsbahn 200 Lokomotiven. Näheres über diese Maschinen veröffentlichte „me“ in den Heften 1 und 8/86.

nem Güterzug nach Saalfeld bei Unterloquitz im Mai 1986

2 Bei Gera-Röppisch entstand diese Aufnahme von der Lokomotive 119 123 vor einem Güterzug nach Mehliheuer im Mai 1984.

3 Ausfahrt für den E 803 (Leipzig–Saalfeld) in Gera Hbf, gezogen von der 119 098 des Bw Gera. Auf dem Nachbargleis wartet ein Personenzug mit der Saalfelder Lokomotive 119 132. Die Aufnahme vom September 1985 zeigt die alte und neue Bauart (Stirnpartie) dieser Baureihe nebeneinander.

4 Nur wenige Züge werden auf der Relation Saalfeld–Lobenstein von Lokomotiven der Baureihe 119 befördert, da hier hauptsächlich Maschinen der Baureihe 114 fahren. Die Züge P 18085/18086 verkehren jedoch mit einer 119er. Das Foto von der 119 132 entstand im Mai 1986 vor der Einfahrt in den Bahnhof Hockeroda.

Fotos: H.-J. Barteld, Gera

1 Lokomotive 119 015 des Bw Probstzella mit ei-



1

2

3

4

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	DMV und Kulturbund	2
forum	Lesermeinungen; Chronik des DMV	3
literatur	Rezension	26
junior	4. Spezialistenlager „Junger Eisenbahner“; Ein Bauwagen in H0	22
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	24
anzeigen	suche/biete/tausche	25

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland	4
mosaik	Das Raw „DSF“ Görlitz 8. Fotowettbewerb	6 10
international	Die Eisenbahn in Lettland Die schnellste Eisenbahn der Welt (1. Teil)	13 14
interview	Kesselschmiede und Roboter	5

Titelbild

In wenigen Tagen ist es soweit: Die bei Eisenbahnfreunden aus nah und fern, aber auch bei Tausenden Touristen beliebte Seltetalbahn wird 100 Jahre alt. Mehr über die Geschichte, Gegenwart und Zukunft dieses Verkehrsmittels berichten wir im Zusammenhang mit dem bevorstehenden MOROP-Kongreß in der nächsten Ausgabe. Das Foto zeigt einen Zug mit der Lokomotive 99 5902 bei Alexisbad.

Foto: R. Steinicke, Dresden

modellbahn

anlage	Mit der Nebenbahn durch die Mark	16
tips	Burg Falkenstein	26
international	XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb	3. US
vorbild-modell	H0-Modell mit abfahrbaren Kesseln	27

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, Postfach 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 2. 6. 1987
Geplante Auslieferung: 7. 7. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes
8/87: 6. 8. 1987

Anzeigenverwaltung

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

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



Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV),
Berlin

DMV und Kulturbund

Ein Berliner Beispiel

Das kulturelle Erbe unserer Geschichte zu bewahren und für seine umfassende Verbreitung zu sorgen, ist hierzulande selbstverständlich. Die Zeugnisse von Kunst, Kultur und Technik gehören zum Alltag unseres Volkes. Sie zu erschließen, zu pflegen und zu bewahren ist nicht nur Aufgabe staatlicher Stellen. Vielmehr sind alle Bürger aufgefordert, dabei aktiv mitzuwirken. Gesetze und Verordnungen haben dafür ausreichende Rahmenbedingungen geschaffen.

In besonderer Weise unterstützen Tausende ehrenamtliche Denkmalpfleger diese vom Volk für das Volk geschaffene Kulturpolitik. In den zurückliegenden Jahren hat sich die freiwillige und unentgeltliche Arbeit in den verschiedensten Organisationen der DDR bewährt. Die Denkmalpflegearbeit an Einzelobjekten oder Denkmalensembles erfährt eine umfassende gesellschaftliche Anerkennung. Durch die Mitarbeit bei der Umsetzung staatlicher Denkmalpflegepolitik wird der Verfassungsgrundsatz „Arbeite mit, plane mit, regiere mit“ auf eine beispielhafte Weise verwirklicht. Nicht wenige Kostbarkeiten wurden so vor der Vernichtung bewahrt, wurden vergessene Kleinode wieder bekanntgemacht.

Die Beharrlichkeit der ehrenamtlichen Denkmalpfleger hat schier Unglaubliches zuwege gebracht. Viele der geretteten und wieder hergerichteten Objekte haben einen ideellen Wert, der in Geld gar nicht ausgedrückt werden kann!

Das Interesse an den Denkmalen und an deren Erhaltung haben Menschen vieler Berufsgruppen. Für sie ist die hautnahe Berührung mit der Geschichte eine wertvolle Bereicherung ihres Lebens. Der Blick in die Vergangenheit läßt progressive Traditionen wieder aufleben, vertieft die Liebe zur Heimat und

entwickelt schließlich Stolz auf das Erreichte. Die organisierte, aber auch die individuelle Beschäftigung mit dem Erbe ist fester Bestandteil des geistig-kulturellen Lebens unserer Gesellschaft.

Ihren eigenständigen Beitrag bei der Pflege technischer Denkmale leisten freilich auch Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes. Und das tun sie vereint mit allen staatlichen Einrichtungen und Massenorganisationen. Ein Beispiel unter vielen ist die fruchtbringende Zusammenarbeit zwischen der AG 1/66 „Berliner Nahverkehr“ des DMV und Kulturbundgremien unserer Hauptstadt Berlin.

Diese Arbeitsgemeinschaft befaßt sich unter anderem mit der Restaurierung, Wartung, Pflege und Instandhaltung von Fahrzeugen aus der Sammlung historischer Berliner Straßenbahnwagen beim VE Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe.

Seit nunmehr 20 Jahren sind die meisten der AG-Mitglieder tätig. Das erfolgreiche Wirken ist vor allem zurückzuführen auf die gute Zusammenarbeit mit städtischen Einrichtungen, Betrieben und der Gesellschaft für Denkmalpflege beim Kulturbund der DDR. Mit Gründung der Interessengemeinschaft (IG) für Geschichte, Denkmalpflege und Kultur der Hauptstadt im Jahre 1978 wurde ein Vertreter der heutigen AG 1/66 im Vorstand der IG tätig. Dadurch ist eine denkmalpflegerische Anleitung der Arbeiten möglich, gehören doch der IG Vertreter des Instituts für Denkmalpflege, der Denkmalpflegebetriebe sowie der Inspektor für Denkmalpflege der Hauptstadt an. Gegenwärtig arbeitet die AG 1/66 außerdem im Bezirksvorstand Berlin der Gesellschaft für Denkmalpflege mit.

Durch die Untergliederung in Bezirksfachausschüsse konnte die Arbeit des Kulturbundes auf diesem Gebiet effektiver gestaltet werden. Das Zusammenwirken mit jenen Bundesfreunden, die sich wie wir auch mit technischen Denkmalen befassen, bringt für beide Gruppen einen großen Gewinn.

Neben dem Austausch von Erfahrungen, geht es vor allem um das Anwenden alter Fertigungspraktiken. In gemeinsamen Beratungen werden sachkundige Hinweise für die Überarbeitung der Denkmallisten gegeben. Und natürlich wächst auch das gegenseitige Verständnis für den Erhalt der vielen technischen Denkmäler und die Achtung vor den Leistungen des anderen.

Durch den Bezirksfachausschuß technische Denkmale, dessen Vorsitzender die Verbindungen zum Zentralen Fachausschuß technische Denkmale hält, werden Empfehlungen zur Pflege technischer Denkmale ebenso gegeben wie verallgemeinerungswürdige Erfahrungen über die ehrenamtliche Tätigkeit. Daß dazu außerdem fruchtbare Diskussionen über den Erhalt von Denkmalen und die Vorstellung von Denkmalpflegekonzeptionen bzw. denkmalpflegerischen Zielstellungen im Kreise von engagierten Fachleuten gehört, versteht sich von selbst.

Natürlich wirkt sich dieser Erfahrungsaustausch positiv auf die Arbeit der AG 1/66 aus, und darüber hinaus beeinflußt er die Traditionspflege bei den Berliner Verkehrsbetrieben positiv.

Historische Straßenbahnwagen wurden daher in Berlin bisher gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben, dem Märkischen Museum und den Denkmalpflegegremien des Kulturbundes in Betrieb genommen. Dieser Weg hat sich bewährt, und dabei soll es auch bleiben. So beteiligt sich die AG 1/66 an der Gemeinschaftsaktion „Gepflegte Denkmale und ihre Umgebung“, die gemeinsam vom Nationalrat der Nationalen Front, dem Kulturbund und dem Ministerium für Kultur getragen wird.

Aus Anlaß des Tages der Denkmalpflege, dem 18. April 1987, fand eine Auswertung dieser Gemeinschaftsaktion im Hause des Nationalrates in Berlin statt. Die Arbeitsgemeinschaft 1/66 gehörte hier zu den rund 50 Kollektiven und Einzelpersonlichkeiten, die für vorbildliche Leistungen in der ehrenamtlichen Denkmalpflege ausgezeichnet wurden. Diese Würdigung bestätigte, daß die jahrelange und oft mühevoll Arbeit aller unserer Mitglieder in der Freizeit gewürdigt und geschätzt wird. Sie ist aber zugleich Ansporn, die geplanten Einsätze historischer Wagen zu realisieren. Aus Anlaß des Stadtjubiläums von Berlin wurde bereits Anfang Mai 1987 ein weiterer historischer Straßenbahnzug in Betrieb genommen.

Schließlich geht es darum, die Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs von Berlin zu popularisieren und auf technische Denkmale der Berliner Nahverkehrsgeschichte aufmerksam zu machen. So bemühen sich auch die Mitglieder der AG 1/66, die Beschlüsse unseres 6. Verbandstages umzusetzen.

Redaktion meint...

Verbandsfunktionäre und Redaktion berieten

Vom 24. bis 26. April 1987 fand in Wittenberge eine Funktionsberatung des DMV-Bezirksvorstandes Schwerin statt. 40 Freunde der großen und kleinen Eisenbahn diskutierten über die weitere Arbeit in den Kommissionen und Arbeitsgemeinschaften auf der Grundlage der Beschlüsse des 6. Verbandstages. Zu dieser Veranstaltung gehörte auch ein Leserforum mit der Redaktion des „me“. Das in einer sehr sachlichen Atmosphäre geführte Gespräch zeigte, daß die Freunde mit der Gestaltung der Zeitschrift im wesentlichen zufrieden sind. Folgende, für die weitere konzeptionelle Arbeit der Redaktion wichtige Gedanken wurden geäußert:

- Die Junior-Seite sollte künftig noch interessanter und vielfältiger werden.
- Zeichnungen von Vorbildfahrzeugen mit allen Ansichten sind die effektivsten Bauanleitungen für die Modelleisenbahner.
- Nach wie vor muß auch die moderne Technik der Deutschen Reichsbahn vorgestellt

werden. Wichtig sind außerdem solche Beiträge, die einen Blick hinter die Kulissen der Deutschen Reichsbahn gestatten, etwa der Werdegang einer Fracht vom Versender zum Empfänger.

– Informationen über ausländische Eisenbahnen sollten ebenso dazugehören wie Kurzmeldungen über den schienengebundenen Nahverkehr.

Viele Freunde sagten ihre aktive Mitarbeit bei der Gestaltung des „me“ zu. Freund Werner Wichmann von der AG 8/11, Wittenberge, handelte sofort, und übergab der Redaktion einen Beitrag zur Gestaltung der Junior-Seite. Alles in allem: Das Verständnis für die Probleme der Freunde und der Redaktion wurde wesentlich größer – eine wichtige Grundlage für eine noch bessere Zusammenarbeit im Sinne der rund 81 000 „me“-Leser.
me

Leser schreiben...

BR 110 und 118 („me“ 12/86)
Mehrere Leser empfahlen eine Berichtigung. Im entsprechen-

den Beitrag muß es auf Seite 5 dritte Spalte zu 1985/1986 1. Abschnitt 5. Zeile richtig heißen: 112 554-1 (nicht 112 551-1); der Text zur Abb. 1 muß exakt lauten: „Lokomotiven der Baureihen 110, 112, 114, 118 und 119 der DR.“

Leser antworten...

Wo ist sie geblieben?

Die Anfrage über den Verbleib der Lokomotive 03 2117 im Heft 4/86 versuchte Freund Köhler aus Ausleben im Heft 10/86 zu beantworten. Doch auch er konnte nur wenig über die letzten Tage dieser Maschine sagen. Nach meinen Aufschreiben ist die 03 2117 im August oder September 1985 in das Raw Meiningen gekommen und wurde dort zum Dampfspeicher umgebaut. Bereits am 8. Oktober 1985 wurde das Fahrzeug in den Werkteil Quedlinburg des Raw „Einheit“ Engelsdorf überführt. Dort befand es sich auch noch Anfang November 1986.
G. Schlage,
Doberlug-Kirchhain
me

Nicht nördlich, sondern südöstlich

Eine Bemerkung zu dem im „me“ 10/86 veröffentlichten Beitrag „Kleinlokomotive im Einsatz“. Das Fahrzeug ist nicht nördlich von Spremberg, sondern südöstlich von Hoyerswerda im Kaolinwerk Caminau, gelegen an der Bezirksgrenze Cottbus/Dresden, in Betrieb. Das Kaolinwerk befindet sich mit seinem Tagebau unmittelbar an der Fernverkehrsstraße 96.

Die Wagenübergangsstelle (Wüst) wird von der KBS 246 Bautzen – Knappenrode aus bedient.

W. Handrich, Hoyerswerda

„Präzise sein ist eine Zier, doch weiter kommt man ohne ihr!“



Aufgenommen von Erhard Matz im Sommer 1986 in Cranzahl

Vor und nach dem 3. Verbandstag – 1973 bis 1977



1973, August: Die Jugendkommission zeigt anlässlich der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in Berlin in einer Ausstellung, wie der DMV die Interessen und Fähigkeiten von Jugendlichen und Schülern fördert.

Dezember: Die Arbeitsgruppe „Beratung der Industrie“ der Technischen Kommission wird neu gebildet. Es entsteht eine enge Zusammenarbeit mit dem Kombinat PIKO, dem VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau, Mamos Marienberg und Modellbau Halle. Im Jahre 1974 werden in einer Vereinbarung die Rechte und Pflichten der Partner festgelegt. Die Ergebnisse dieses Zusammenwirkens zeigen sich in solch erstklassigen Modellen wie die der Baureihen 01.5, 41, 03.2, 106, VT 137 und 56

1974, Januar: Auf seiner 13. Sitzung orientiert das Präsidium auf die Schwerpunktaufgaben im Jahre 1974: 3. Verbandstag, XXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb, 25. Jahrestag der Gründung der DDR. Das Präsidium begrüßt die Initiativen von Arbeitsgemeinschaften für eine breite Solidaritätsaktion mit den um ihre Freiheit kämpfenden Völkern. Die Internationale Solidarität ist heute fester Bestandteil des vielseitigen Wirkens der Arbeitsgemeinschaften. Jährlich werden beträchtliche Mittel dem Solidaritätskonto überwiesen. Beispielhaft sind hier die Erfahrungen und Ergebnisse des Bezirksvorstandes Schwerin.

April: Zur Vorbereitung des 25. Geburtstages unserer Republik und des 3. Ver-

bandstages des DMV ruft die Kommission für Eisenbahnfreunde zum ersten Arbeitseinsatz im Bereich der Selketalbahn auf. Vom 1. bis 21. Juli arbeiten hier 74 Freunde. Sie bearbeiten 2388 Holzschwellen, und 1175 werden verladen.
August: Der 3. Verbandstag des DMV findet am 9. August in Dresden statt. Die Zahl der Arbeitsgemeinschaften erhöhte sich von 195 auf 235 und die der Mitglieder von 2900 auf 4250. Dresden ist gleichzeitig Austragungsort des XXI. In-

Chronik des DMV

ternationalen Modellbahnwettbewerbes sowie des erstmalig von der Kommission für Eisenbahnfreunde ins Leben gerufenen Fotowettbewerbes. Die „Treffen Junger Eisenbahner“ der DDR können in Dresden auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Das 10. zentrale „Treffen Junger Eisenbahner“ in unmittelbarer Verbindung mit dem 3. Verbandstag wird zur Abrechnung der durch die Jugendkommission des Präsidiums herausgegebenen „Aufgaben und Ziele für das Schuljahr 1973/74“.

Als Präsident des DMV wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt, als Vizepräsidenten fungieren Dr. Heinz Schmidt, Prof. Dr. Harald Kurz und Dipl.-Ges.-Wiss. Günter Mai. Am 10. August beginnt offiziell der Traditionsbetrieb auf der Strecke Radebeul Ost – Radebeul. Die neugegründete Arbeitsgemeinschaft 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost – Ra-

deburg“ löst die in diesem Zusammenhang stehenden Aufgaben.

1975, September: Zu Ehren des IX. Parteitagess der SED ruft die Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte“ 1/11 Berlin alle Arbeitsgemeinschaften des DMV auf, die Deutsche Reichsbahn bei der Lösung ihrer Transportaufgaben zu unterstützen und den Erlös auf das Solidaritätskonto zu überweisen. Die Einsätze erfolgen bis Mitte 1976 auf dem Berliner Außenring beim Vorhaben „2. Gleis Berliner Außenring – Bernau“ sowie schon traditionell auf der Selketalbahn und an der Traditionsbahn in Radebeul.

1976, Oktober: Der nach dem 10. Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ vereinbarte Zwei-jahres-Rhythmus hat bereits auf dem 11. Treffen in Parchim zu einem deutlichen Anstieg des Niveaus der Exponate geführt. Es konnten drei Diplome und vier Ehrenpreise für die teilnehmenden Mannschaften vergeben werden.

1977, September: Die Zeitschrift „der modelleisenbahner“ besteht 25 Jahre und zählt 53 000 Leser. Die Kommission für Eisenbahnfreunde unterstützt eine durch die Filmhochschule der DDR in Auftrag gegebene Diplomabschlußarbeit mit dem Titel „Gleisbettgeschichte“ (Arbeitseinsatz auf der Selketalbahn). Ebenfalls wird die Produktion der Schallplatte „Von 01 bis 99 – Dampflokomotiven der DR“ ermöglicht.

Ständige Ausstellung wieder eröffnet

Am 5. Mai 1987 wurde nach einjähriger Rekonstruktion die neugestaltete ständige Ausstellung „Städtischer Nahverkehr“ im Verkehrsmuseum Dresden wieder eröffnet.

Anhand von Großexponaten, Baugruppen und Einzelteilen, Modellen sowie Text- und Bildtafeln wird dem Besucher ein Überblick über die historische Entwicklung des Städtischen Nahverkehrs vermittelt. Dabei wird dem Zeitraum seit Bestehen der DDR eine besondere Bedeutung beigemessen.

Die umfangreichen Darstellungen und Aussagen werden in vier Teilkomplexe gegliedert:

- Anfänge des öffentlichen Verkehrs in den Städten,
- Nahverkehrsmittel mit elektrischem Antrieb,
- Kraftomnibusse des Stadtverkehrs und
- städtische Bergbahnen.

Hinweise auf den Städtischen Nahverkehr der Zukunft bilden den Abschluß.

Zu den zehn ausgestellten Originalfahrzeugen gehören solche Raritäten wie der älteste erhaltene gebliebene Pferdebahnwagen (Nr. 106) der Verkehrsbetriebe Dresden von 1886, der letzte in der DDR erhaltene Decksitz-Pferdebahnwagen (Nr. 627) der Großen Berliner Pferdeisenbahn von 1890, der älteste noch im Originalzustand befindliche Straßenbahntriebwagen Deutschlands (Nr. 64), 1897 für die Leipziger Elektrische Straßenbahn AG gebaut, sowie der in den 30er Jahren gelieferte „Große Hecht“ (Abb. 1). Weiterhin ist eine interessante Fahrzeugmodellsammlung bestehend aus 26 Modellen zu sehen. Die Palette reicht von den ersten Pferdebahnwagen bis zu den modernen TATRA-Straßenbahnwagen unserer Tage. Die Ausstellung wird durch Original-Einzelteile wie Fahrshalter, Fahrmotore, Kupplungen, Radsätze, aber auch Fahrkarten, Zahlboxen, Uniformen und Dokumente ergänzt.

me, Foto: VMD

Nord-Süd-Magistrale wird modernisiert

Auf der transvietnamesischen Eisenbahnlinie „Thong Nhat“ (Einheit) wurden in den vergangenen Jahren 166 Mill. Personen und mehr als 18 Mill. t Güter befördert. Auf der 1730 km langen Strecke zwischen Hanoi und Ho-Chi-Minh-Stadt wird ein Großteil des Transportvolumens der vietnamesischen Eisenbahn bewältigt. Deshalb soll diese Magistrale nunmehr mit sowjetischer Hilfe von Meter- und Regelspur umgebaut und grundlegend mo-

dernisiert werden. Der Bau der Linie hatte schon während der Kolonialzeit 1895 begonnen. 1933 war das stählerne Band im wesentlichen vollendet, doch bereits 1942 wurde es wieder – für Jahrzehnte – unterbrochen. Erst nach der Befreiung des Südens 1975 erwachte die Bahn zu neuem Leben. Zehntausende Menschen schütteten den zerstörten Bahnkörper auf, entschärften Minen, reparierten Brücken und Signalanlagen, verlegten Gleise. 1976 wurde der durchgehende Verkehr auf der

eingleisigen Strecke wieder aufgenommen. Die Fahrt ist auch heute noch beschwerlich. Die Züge, meist aus 12 Waggons bestehend, müssen Steigungen bis zu 25 % überwinden. Drei Tage sind die Passagiere unterwegs. Auch von der vietnamesischen Wirtschaft steht die Forderung, mehr Transportleistungen auf die Schiene zu verlagern. Mit Unterstützung sozialistischer Länder stellen sich Vietnam 30 000 Eisenbahner diesen neuen Aufgaben.

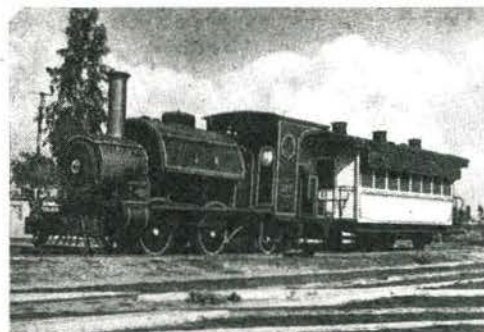
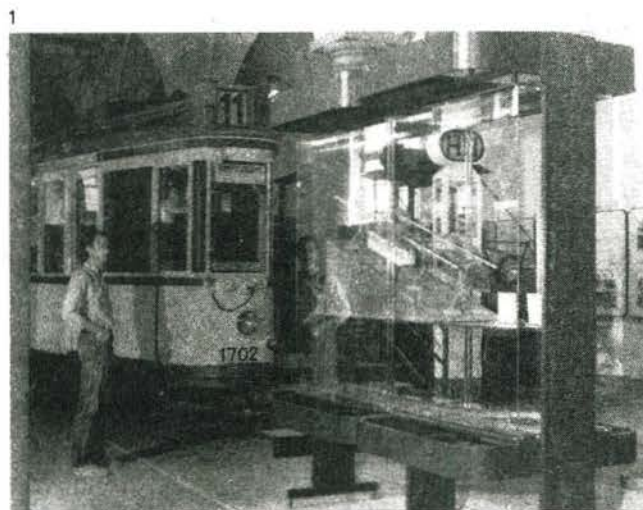
me

10 Jahre Eisenbahnmuseum

Zehn Jahre bestand im Februar 1987 das Eisenbahnmuseum (Rail Transport Museum) in New Delhi. Auf dem weiträumigen Gelände steht ein modernes achteckiges Gebäude, das sechs Ausstellungshallen beherbergt. Das große Freigelände mit seinen Gleisen unterschiedlicher Spurweiten vermittelt die Atmosphäre eines Bahnhofs. Hier haben unter anderem 26 historische Lokomotiven ihren Standort. Dokumentationen im Museum erinnern daran, daß am 15. August 1854 der erste Personenzug von Howrah nach Hooghly (38,6 km) fuhr.

Star auf dem Freigelände ist – nach indischen Angaben – der Welt älteste noch im ursprünglichen Zustand befindliche Lok. Es handelt sich dabei um die FAIRY QUEEN, die 1855 von der britischen Firma Kitson Thompson and Hewitson of Leeds gebaut wurde (Abb. 2). Die East Indian Railway hatte die Maschine noch im gleichen Jahr gekauft. Die FAIRY QUEEN zog seinerzeit leichte Postzüge auf der 195 km langen Strecke Howrah – Raniganj in fünf Stunden – eine bemerkenswerte Geschwindigkeit für die damalige Zeit.

Originell wirkt auch die 20 t schwere RAMGOTTY mit ihren



Der neue SKL für die 750-mm-Bahnen der Deutschen Reichsbahn bewährt sich inzwischen nicht nur zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf (siehe „me“ 7/86, S. 5). Derartige Fahrzeuge sind inzwischen auch auf den Schmalspurbahnen Putbus – Göhren, Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal und Oschatz – Mügeln – Kemnitz beheimatet und erleichtern die laufenden Streckenarbeiten in einem erheblichen Maße. U. B. z. den im Bahnhof Mügeln (b. Oschatz) stationierten SKL-Zug.

Foto: J. Engler, Oschatz

hölzernen Bremsen. Die Maschine entstand 1862 bei Anjubault in Paris. Majestätischen Zwecken diente einst der Salonwagen „Price of Wales Saloon“ (Abb. 3). Ein ganz in Weiß gehaltener Wagen wurde eigens für den Besuch des Price of Wales (später König Edward VII) im Jahre 1876 in Durbar gebaut. Auf dem Freigelände ist dieses Fahrzeug in Kombination mit einer Lok aus jener Zeit zu sehen.

Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin

**Kesselschmiede
und Roboter**

**Interview mit dem Werkdirektor des
Raw „DSF“ Görlitz, Manfred Schulz**

„me“: Auf den neun Schmalspurnetzen der Deutschen Reichsbahn verkehren noch 87 Dampflokomotiven. Zum Teil schon sehr betagt, versehen sie nach wie vor zuverlässig ihren Dienst. Welche Vorhaben sind geplant, um diese Maschinen auch künftig im Betriebsdienst einzusetzen?

Manfred Schulz: In unserem Ausbesserungswerk wird alles getan, um die Schmalspurdampflokomotiven langfristig zu erhalten. Als technische Denkmäler sollen sie den gegenwärtigen und kommenden Generationen ein Stück lebendige Eisenbahngeschichte veranschaulichen. Und das haben wir vor, obwohl die Instandhaltung dieser Maschinen immer komplizierter, aufwendiger und somit für die Deutsche Reichsbahn teurer wird. Der technische Zustand unserer Schmalspurdampflokomotiven zwingt dazu, besonders in den Jahren 1989 und 1990 sowie darüber hinaus verstärkt Kessel, Rahmen, Zylinder und andere Großteile durch Neuanfertigungen zu ersetzen. Dadurch werden wir in der Lage sein, diese Maschinen bis zur Jahrhundertwende im Streckendienst zu belassen. Damit sind sie nicht nur schlechthin eine Touristenattraktion, sondern helfen ebenso den Berufs- und Urlauber- sowie Güterverkehr zu bewältigen. Zu unser aller Freude werden diese Veteranen der Schiene also das bevorstehende Schicksal der Regelspurdampflokomotiven nicht teilen.

„me“: Die Werkstatteisenbahner der Dampflokonturhaltung arbeiten mit hohem Engagement. Jahrelange Erfahrungen sowie außerordentlich großes Geschick sind hierbei unbedingt erforderlich. Für welche Tätigkeiten trifft dies besonders zu?

Manfred Schulz: Zunächst sei gesagt, daß unsere Werkstatteisenbahner

der Hauptproduktionslinie 1 sehr eng mit unseren „Schmalspurigen“ verbunden sind. In fleißiger, mit großem Können gepaarter handwerklicher Kleinarbeit gelingt es diesen Kollegen immer wieder, die Lokomotiven in all ihren Funktionen einsatzbereit zu halten. Hohe Anforderungen werden unter anderem an die Kollegen in der Kesselschmiede gestellt. Hier gilt es, konsequent Nachwuchs aus den jungen Eisenbahnern herauszubilden, damit diese, im wahrsten Sinn des Wortes, handwerkliche Kunst auch künftig beherrscht wird. Viele Aufwendungen



Manfred Schulz, 53 Jahre, seit 1952 Eisenbahner, Fahrzeugschlosser, Lokomotivführer anschließend ABF-Besuch, Studium an der Hochschule für Verkehrswesen (HfV) „Friedrich List“ (1955–1960), Diplom-Ingenieur wissenschaftlicher Mitarbeiter an der HfV bis 1963, Mitarbeiter des Entwurfs- und Vermessungsbetriebes der DR bis 1970, danach Mitarbeiter der früheren Hauptverwaltung Raw im Ministerium für Verkehrswesen und Direktor des Ingenieurbüros für Fahrzeugausbesserung (IBrFA) seit 1982 Werkdirektor des Raw „DSF“ Görlitz

verlangt außerdem die Ausrüstung der Lokomotiven mit der Druckluftbremstechnik, ist sie doch wesentlich betriebssicherer als die herkömmliche Saugluftbremse.

„me“: Eine weitere nicht zu unterschätzende Aufgabe besteht in der Instandhaltung sämtlicher Rollfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. Wieviele dieser Spezialfahrzeuge gibt es und welche Perspektive haben sie?

Manfred Schulz: Die 360 Rollwagen und 58 Rollböcke sind derzeit auf den Schmalspurbahnen aus volkswirtschaft-

lichen Gründen im wesentlichen unentbehrlich. Hinzu kommen 14 regelspurige Spezialtransportwagen zur Überführung der Schmalspurdampflokomotiven von und nach Görlitz. Die Instandhaltung dieses Wagenparkes ist ebenfalls nicht unkompliziert. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die verschiedenen Bremsysteme. Neben den Rollfahrzeugen mit Saug- und Druckluftbremsen existieren noch 70 Exemplare, die Heberleinbremsen haben, aber demnächst ausgemustert werden. Bis 1989 sollen alle Rollwagen mit Druckluftbremsen ausgerüstet sein.

„me“: Die jüngste Geschichte Ihres Werkes ließ auch deshalb von sich reden, weil hier viel für die Entwicklung, den Bau und die Unterhaltung der Dreikraftbremsen getan wurde. Was ist in diesem Zusammenhang besonders erwähnenswert?

Manfred Schulz: Seit 1978 werden im Raw „DSF“ Görlitz Dreikraftbremsen für die Rangierbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn gefertigt. Die Produktion des Jahres 1987 ist vorrangig für die weitere Ausrüstung des Fährbahnhofs Mukran vorgesehen. Ich denke, daß der Fährbahnhof Mukran eine gute Technik erhält, weil die Betriebserfahrung der mehr als 3000 Dreikraftbremsen, die es inzwischen auf wichtigen Rangierbahnhöfen der Republik gibt, bei der laufenden Produktion ständig berücksichtigt wird.

Teile der Dreikraftbremsen stellen wir übrigens inzwischen mit der Roboter-technik her.

Darüber hinaus werden diese Bremsen bei uns auch repariert. Deshalb müssen die ansonsten ortsfesten Dreikraftbremsen ausgebaut und nach Görlitz gebracht werden.

Künftig wird sich dann die Neuanfertigung mit der Instandhaltung zahlenmäßig etwa die Waage halten.

Ab 1992 sind keine neuen Dreikraftbremsen mehr erforderlich. Und damit ist bereits das Aufgabengebiet des Raw in den 90er Jahren umrissen: Unsere Werkstatteisenbahner werden dann Schmalspurschienenfahrzeuge und Dreikraftbremsen instand setzen.

*Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel*

Klaus Henschel (DMV), Magdeburg

Das Raw „DSF“ Görlitz gestern und heute

In den zurückliegenden Jahren ließ es mehr und mehr von sich reden: das Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ in Görlitz. Den Eisenbahnfreunden vor allem durch die Unterhaltung und Erhaltung der Schmalspurlokomotiven und Rollfahrzeuge ein Begriff, ist es auch durch den Bau und die Instandsetzung von Dreikraftbremsen ein Werk, das nicht nur der Traditionspflege viel Aufmerksamkeit schenkt, sondern außerdem wesentlich zur Modernisierung des Rangierbetriebes auf bedeutenden Knotenbahnhöfen beiträgt. Mit diesem Artikel setzen wir unsere Serie zum Thema „Reichsbahnausbesserungswerke“ fort. Er rundet zugleich unsere bisherigen Veröffentlichungen über die Unterhaltung von Schmalspurfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn ab, die wir im Heft 6/85 mit der Vorstellung der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge begannen.
Die Redaktion

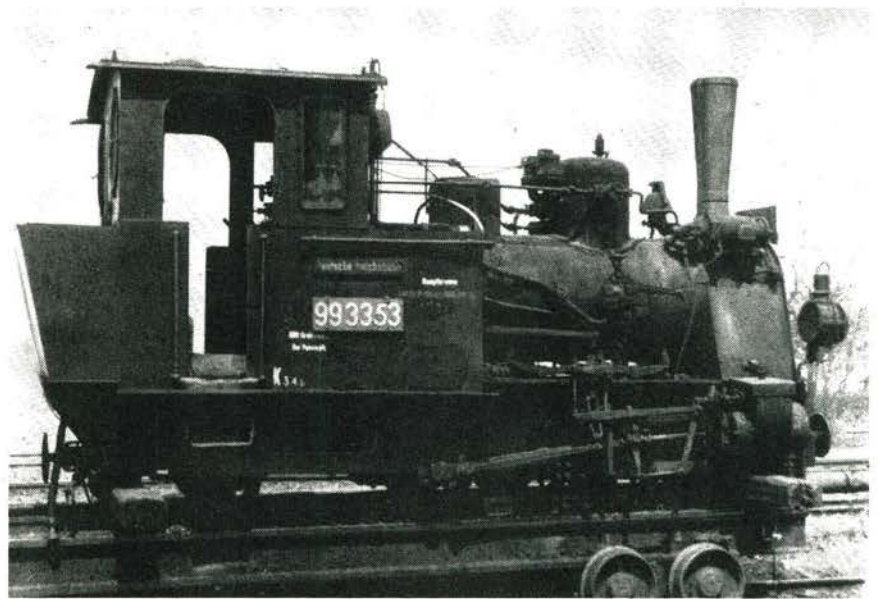
Vom Bw zum Raw

Zu Beginn des 20. Jahrhundert wurden die Anlagen des Bahnhofs Görlitz dem wachsenden Personen- und Güterverkehr nicht mehr gerecht. Um den besonders steigenden Güterverkehr zu bewältigen, entstand von 1909 bis 1911 der Bahnhof Schlauroth und mit ihm auch ein Lokschuppen. Noch gab es in jener Zeit die deutschen Länderbahnen, und die geographische Lage des Bahnhofs Schlauroth erforderte eine Trennung des Eisenbahnbetriebes. So wurden der westliche Teil von der sächsischen sowie der östliche Teil von der preußischen Staatsbahn genutzt und verwaltet. Durch den Lokschuppen verlief eine „Wand“, die „Sachsen“ und „Preußen“ voneinander trennte. Etwa ein Drittel des Lokschuppens gehörte zur sächsischen Seite, zwei Drittel waren preußisch. Jeder Teil hatte seine Gleisanlagen, eine Schiebepöhlne, Wasserkranne und Bekohlungsanlagen sowie ein Sozial- und Verwaltungsgebäude. Erst nach Gründung der Reichsbahn wurden die Anlagen vereinigt und der

damaligen Direktion Breslau (heute Wroclaw/VR Polen) unterstellt. 1923 konnte der elektrische Betrieb ins Riesengebirge und nach Breslau aufgenommen werden. Ein Jahr später war Schlauroth westlichster Endpunkt des elektrifizierten Streckennetzes in Schlesien. Zum Bestand des Bw gehörten von jetzt an auch Elloks (siehe „me“ 12/84, S. 15).

Der zweite Weltkrieg hatte in Schlauroth keine wesentlichen Zerstörungen verursacht. Jedoch mußte ein Teil der Schlaurother Gleisanlagen als Reparationsgut für die Sowjetunion abgebaut werden. Der Maschinen- und Wagen-

1



park der Deutschen Reichsbahn war stark in Mitleidenschaft gezogen, so daß auch im Görlitzer Raum komplizierte und meist erst einmal kaum überschaubare Aufgaben zu lösen waren. Im Bw Schlauroth begannen am 20. Mai 1945 etwa 30 Eisenbahner mit der Instandsetzung des Maschinenparks und den Aufräumungsarbeiten. Sie schufen damit die Grundlage, um Wagen und Lokomotiven auszubessern. Das Bw Schlauroth wurde nun in eine Werkabteilung umgewandelt und dem Bw Görlitz unterstellt. Schließlich konnten ab Mitte September 1945 die ersten Lokomotiven ausgebessert werden. Fast unüberwindbar waren die Schwierigkeiten bei der Material- und Werkzeugbeschaffung. Sowjetische Offiziere halfen dabei den Eisenbahnern. Was dann noch fehlte, wurde von abgestellten Lokomotiven abgebaut oder auf andere – manchmal abenteuerliche – Art beschafft. Die Bemühungen der Beteiligten zahlten sich aus. Bis Ende 1945 wurden zahlreiche Güterwagen und 23 Lokomotiven instand gesetzt und wieder in Dienst gestellt. Von 1946 bis 1949 reparierte man in Schlauroth mehr als 100 Regelspurlokomotiven.

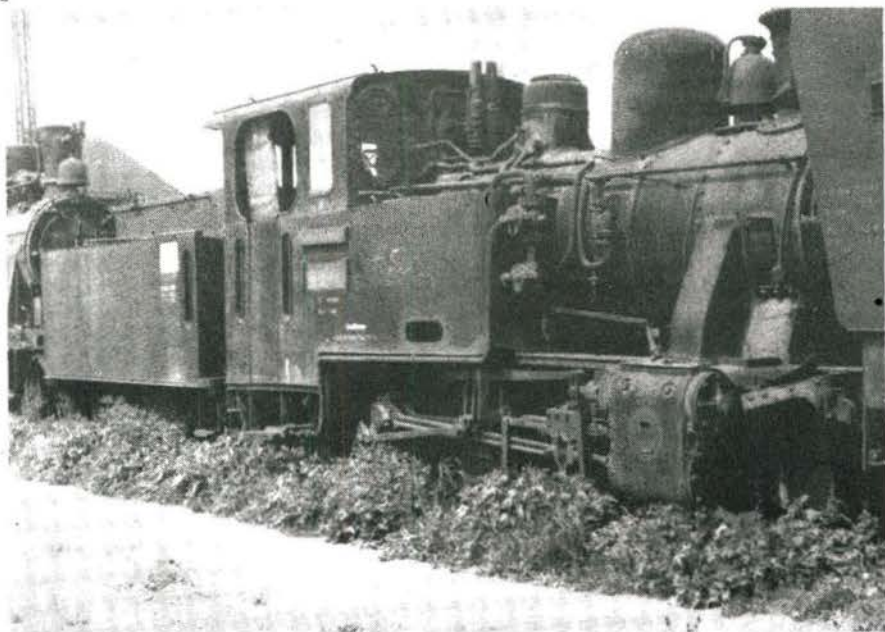
Inzwischen waren in den traditionellen Dampflokausebesserungswerken die größten Kriegsschäden beseitigt. Mehr und mehr verlagerte sich daher die Reparatur von regelspurigen Dampflokomotiven wieder in diese Werke. So nach Halberstadt, Halle und Meiningen, um nur einige zu nennen. Zwangsläufig ergab sich nun die Frage nach der Perspektive der Werkabteilung Schlauroth. Ein Bahnbetriebswerk war nicht erforderlich, da die meisten von hieraus bedienten Strecken seit 1945 von den PKP betrieben werden. So war Ende der 40er Jahre zu entscheiden, ob die Dienststelle ganz aufgelöst

1 Die Lokomotive 99 3353 (C1'n2t) der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (Jung 1908/1261) am 16. Mai 1971 im Raw „DSF“ Görlitz. Diese Maschine wurde nach Stilllegung der Reststrecke Anklam – Friedland im September 1969 überflüssig und anschließend für den Verkauf an ein ausländisches Eisenbahnmuseum vorbereitet. Eine Lokomotive gleicher Bauart ist die 99 3352 (C1'n2t, Jung 1907/1138). Sie gehört zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR und kann heute im Bahnhof Friedland (Mecklenburg) besichtigt werden.

Tabelle 1:
Dampflokunterhaltung ab 1950

Jahr	Baureihen
1950	38, 89, 92, 99, Werklokomotiven
1951	91, 92, 99
1952	38, 91, 92, 99
1953	75, 89, 91, 92, 94, 99, Werklokomotiven
1954	58, 91, 92, 99
1955	54 (I), 56, 58, 91, 99, Werklokomotiven
1956	99, Werklokomotiven
1957	91, 99, Werklokomotiven
ab 1958	99, Werklokomotiven

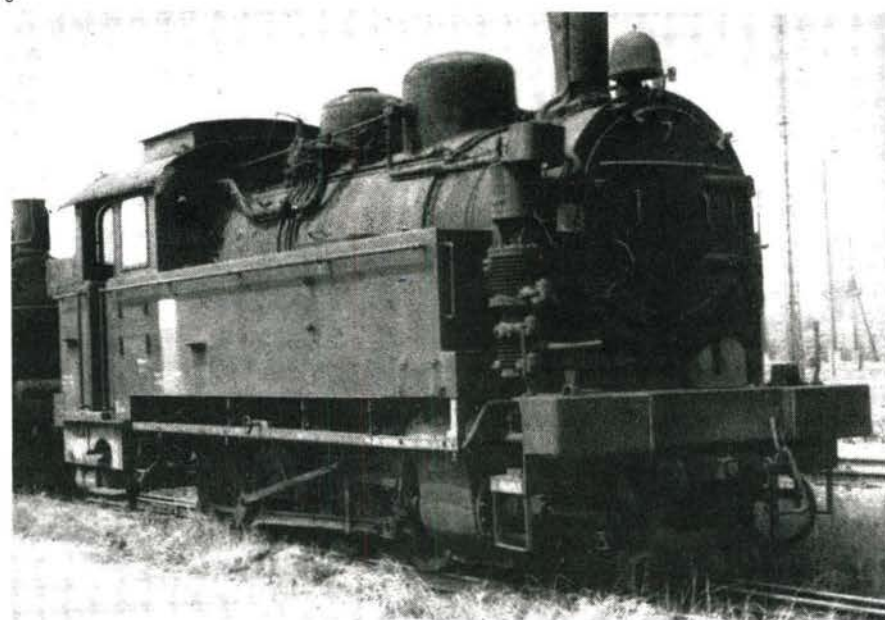
2



2 Ausgedient hatte im Mai 1971 auch die 99 4652 (Cn2t, Henschel 1941/25983). Seit 1945 in Dahme (Mark) beheimatet und 1964 auf die Insel Rügen umgesetzt, diente die ehemalige Heeresfeldbahnlokomotive viele Jahrzehnte friedlichen Zwecken. Heute verkehrt sie vor Museumszügen auf der Schmalspurbahn Möckmühl – Dörzbach (BRD).

3 Nicht erhalten blieb dagegen die Dh2t-Lokomotive 99 5912, hier ebenfalls am 16. Mai 1971 im Raw „DSF“ Görlitz. 1922 mit der Fabrik-Nummer 11384 von Borsig gebaut, war sie auf der Strecke Gera – Pforten – Wuitz-Mumsdorf bis zu deren Stilllegung in Betrieb.

3



Neben den Schmalspurlokomotiven kamen außerdem regelspurige Lokomotiven hinzu, unter denen sich auch zahlreiche Werkbahnfahrzeuge befanden. Tabelle 1 enthält eine Übersicht über die ab 1950 instand gesetzten Lokomotiven. Durch die Spezialisierung auf Schmalspur- und Werklokomotiven und nicht zuletzt durch den Ausbau der 1955 übernommenen Halle war es nunmehr möglich, ab 1958 alle Schmalspurlokomotiven in Görlitz zu konzentrieren. Bis dahin wurden einige Maschinen von Fall zu Fall noch vom Raw Wittenberge betreut. In unermüdlicher Kleinarbeit hatten sich die Kollegen auf die Erhaltung dieser Lokomotiven eingestellt. Groß waren die Schwierigkeiten. Es gab so gut wie keine Unterlagen, von Zeichnungen ganz zu schweigen.

Trotz dieser Probleme und dem Anwachsen des Lokomotivparkes durch die Inbetriebnahme von 39 Neubaulokomotiven aus dem damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg in den Jahren 1952 bis 1957 leisteten die Werk tätigen dieses Ausbesserungswerkes Hervorragendes. Sie unterhielten die Lokomotiven mit großer Sorgfalt und viel Liebe. Noch waren in der jungen DDR die Schmalspurbahnen in jenen Jahren volkswirtschaftlich von großer Bedeutung. Nachdem im Jahre 1954 die 1000. ausgebesserte Lokomotive übergeben wurde, ist dem Raw im Jahre 1955 der Ehrenname „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ verliehen worden. Aber zurück zu den Schmalspur- und hier ebenfalls heimisch gewesenen Werklokomotiven! Im Laufe der Jahre wurden bei der Instandhaltung beachtliche Leistungen erreicht (Tabelle 2). Die teilweise schon sehr betagten, aber dringend benötigten Schmalspurlokomotiven mußten teilweise völlig erneuert werden. So wurden von 1962 bis 1967 39 Rahmen und 61 Kessel hergestellt und beim Neuaufbau von Lokomotiven verwendet.

oder zu einem Raw weiter entwickelt werden sollte. Nachdem bereits 1948 acht und 1949 65 Schmalspurlokomotiven ausgebessert wurden und die Übernahme aller dem öffentlichen Verkehr dienenden ehemaligen Privat- und Kleinbahnen, zu denen auch viele Schmalspurbahnen gehörten, ab 1. April 1949 fest stand, war auch die Perspektive der Werkabteilung entschieden: Ab 1. Januar 1950 wurde sie in das Raw Schlauroth umgewandelt. Die Aufgabe der inzwischen auf 300 Mann angewachsenen Belegschaft bestand nun im Rahmen der Spezialisierung vor allem darin, fast alle Schmalspurlokomotiven der Deutschen Reichsbahn zu unterhalten.

allen Beschäftigten große Anstrengungen. Galt es doch, eine völlig neue Struktur einzuführen und viele Arbeitskräfte für neue Aufgaben zu gewinnen und einzuarbeiten. Andere Maschinen mußten beschafft und vorhandene Anlagen erweitert werden. Zahlreiche freiwillige Arbeitseinsätze halfen, um in kürzester Zeit die Grundlagen für die neue Arbeit im Raw Schlauroth zu schaffen.

263 Lokomotiven der 600-, 750-, 900- und 1000-mm-Spur wurden nun in Görlitz in 47 Baureihengruppen unterhalten. Die älteste Maschine war im Jahre 1887 gebaut worden. Zahlreiche Einzeltätigkeiten machten die Arbeit nicht leichter. Begonnen wurde mit der Lokausbesserung zunächst nur in einer Halle. 1955 konnte dann noch vom Bw Görlitz die ehemalige Wagenhalle übernommen werden.

Ein neues Kapitel begann

Die Umwandlung von der Werkabteilung eines Bw zum Raw erforderte von

Produktionsprofil änderte sich

Doch die Rationalisierung des Verkehrswesens machte auch vor den Schmalspurbahnen keinen Halt. Von Mitte der 60er bis Anfang 70er Jahre ist der Betrieb auf zahlreichen Strecken eingestellt worden. Der Jahresfahrplan 1987/88 enthält noch acht Schmalspurstrecken mit einer Länge von 250 km. Nicht im Kursbuch steht die nur dem

Güterverkehr dienende Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz.

Der Bestand an zu unterhaltenden Schmalspurlokomotiven sank von 263 Maschinen im Jahre 1950 auf 87 im Jahre 1987.

125 Lokomotiven wurden in Görlitz zerlegt, und 34 blieben im In- und Ausland für Museumszwecke oder als Denkmäler erhalten.

Durch diese Situation ergaben sich für das Raw „DSF“ Görlitz immer wieder neue Aufgaben.

Ab 1966 kamen die Spezialtransportwagen für Schmalspurdampflokomotiven hinzu. Bis 1984 wurden 487 Ausbesserungen an diesen Spezialfahrzeugen vorgenommen.

Werklokomotiven werden heute in Görlitz nicht mehr aufgearbeitet.

Ab 1. Januar 1972 gehörte Görlitz als Werkteil zum Raw „Hermann Matern“ Cottbus. Da zu diesem Zeitpunkt noch die Stilllegung aller Schmalspurbahnen vorgesehen war, sollte nun die Perspektive in der Zuarbeit zur Ausbesserung von Großdiesellokomotiven liegen. Zahlreiche Varianten wurden erwogen. 1974 begann man, Zylinderköpfe der Baureihen 120, 130 und 132 aufzuarbeiten. Drei Jahre später ist diese Produktion nach Halle und Wilsdruff verlegt worden. Inzwischen stand fest, daß auch künftig in Görlitz Schmalspurlokomotiven zu unterhalten sein werden, da die verbleibenden Schmalspurbahnen

der DR bis auf weiteres mit der Dampftraktion betrieben werden sollen.

Rangierbahnhöfe erhalten neue Technik

Um das Werk weiterhin effektiv und sinnvoll zu nutzen, wurde entschieden, hier den Bau der im Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg (Harz) entwickelten Dreikraftbremse zu konzentrieren. Am Vorabend des „Tages des Eisenbahners“ 1978 wurde die Halle 3 des ab 1. Januar 1978 wieder selbständigen Raw „DSF“ Görlitz feierlich in Betrieb genommen. Seitdem werden Dreikraftbremsen gebaut und seit 1981 auch instand gesetzt, inzwischen bereits mit Hilfe moderner Roboter.

FEW-Dreikraftbremsen gibt es mittlerweile auf 18 Rangierbahnhöfen. Dazu gehören solche Knoten wie Erfurt, Weißenfels, Berlin-Wuhlheide, Halle, Magdeburg-Buckau, Senftenberg und künftig Mukran.

Die gute alte Dampflokomotive gehört dazu

Wenn auch die Unterhaltung der Dampflokomotiven hohes handwerkliches Können erfordert und mitunter Kopfzerbrechen bereitet, wird deren Betreuung nicht vernachlässigt.

1977 wurde die 5000. ausgebesserte Dampflok an die Deutsche Reichsbahn übergeben.

Hinzu kamen bis dahin auch Maschinen für museale Zwecke, so die 99 162, 99 535 und 89 6009.

Nicht vergessen werden dürfen die Dampflokomotiven der Pioniereisenbahnen in Dresden, Leipzig und Cottbus, die ebenfalls in Görlitz beheimatet sind.

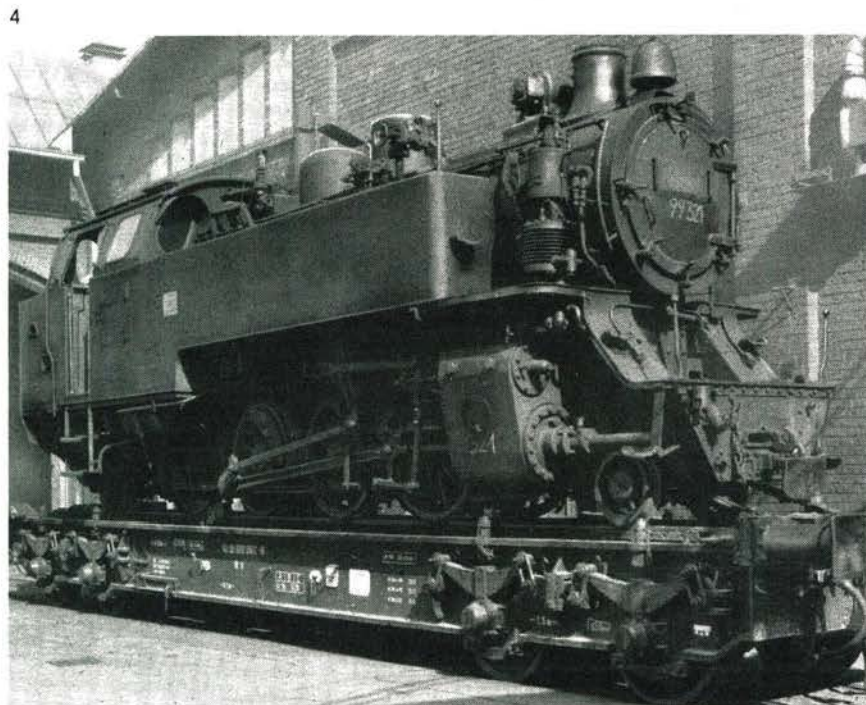
Auch Bauteile der Fahrzeuge der Görlitzer Oldtimer-Pioniereisenbahn werden im Raw „DSF“ Görlitz regeneriert.

Darüber hinaus müssen die Schmalspurlokomotiven der DR weiter modernisiert werden. Inzwischen sind die Neubaulokomotiven der 1000-mm-Spur mit Druckluftbremsen ausgestattet worden. Diese Umrüstung wird fortgesetzt. Bleibt nur zu hoffen, daß neben der Gleisbremstechnik auch die Dampflokomotive noch viele Jahre das Produktionsprofil des Raw „DSF“ Görlitz bestimmen wird.

Abschließend möchte ich mich beim Kollegen Werner Lüdicke sehr herzlich bedanken. Als langjähriger Mitarbeiter des Raw half er mir sehr beim Zustandekommen dieses Beitrages.

Quellenangaben

(1) Raw „DSF“ Görlitz: Zeittafel der Entwicklung des Betriebes (1909 bis 1985), Görlitz 1985
(2) –: 35 Jahre Raw „DSF“ Görlitz, unveröffentlichtes Manuskript, Görlitz, 1985



4 Noch heute Bestandteil des betriebsfähigen Triebfahrzeugparks der Deutschen Reichsbahn: die „Molli“-Lokomotive 99 2321. Am 17. Juli 1986 ist sie nach den „anstrengenden“ Jubiläumstagen zwischen Bad Doberan und Ostseebad Kühlungsborn und einer langen Reise auf einem Loktransportwagen in die Werkhalle des Raw „DSF“ Görlitz gezogen worden.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam (1–3) und B. Sprang, Berlin (4)

Im gleichen Jahr ist in einem Teil der Rohrschmiede die Instandsetzung von rollbaren Kleinbehältern aufgenommen worden. Jährlich werden seitdem 3000 Behälter repariert. 1967 wurden schließlich auch sämtliche Rollfahrzeuge im Raw Görlitz beheimatet. Bis 1984 gab es 2574 Reparaturen an diesen Spezialfahrzeugen.

Die Ausbesserung von Werklokomotiven bildete besonders in den Jahren von 1970 bis 1978 ein Schwerpunkt. Dazu gehörten vor allem die „grünen Ungeheuer“, wie die Dampfspeicherlokomotiven liebevoll von den Werkstattseisenbahnern genannt wurden.

Tabelle 2:
Ausbesserte Lokomotiven der DR und VEB in den Schladgruppen L0 bis L7 von 1950 bis 1984

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1950	99	1969	123
1951	125	1970	140
1952	121	1971	131
1953	164	1972	141
1954	162	1973	142
1955	202	1974	135
1956	202	1975	119
1957	193	1976	121
1958	176	1977	117
1959	165	1978	87
1960	181	1979	66
1961	181	1980	65
1962	165	1981	70
1963	184	1982	69
1964	176	1983	72
1965	169	1984	74
1966	157	1985	71
1968	122	1986	70