

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



SEPTEMBER
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32 542

9/79

Wir zeigen heute zwei Fotos von elektrischen Triebfahrzeugen, die die DRG Anfang der 30er Jahre bauen ließ. Sie sind also jetzt nicht ganz 50 Jahre alt, wengleich sie beide auch noch teilweise im Dienst stehen.



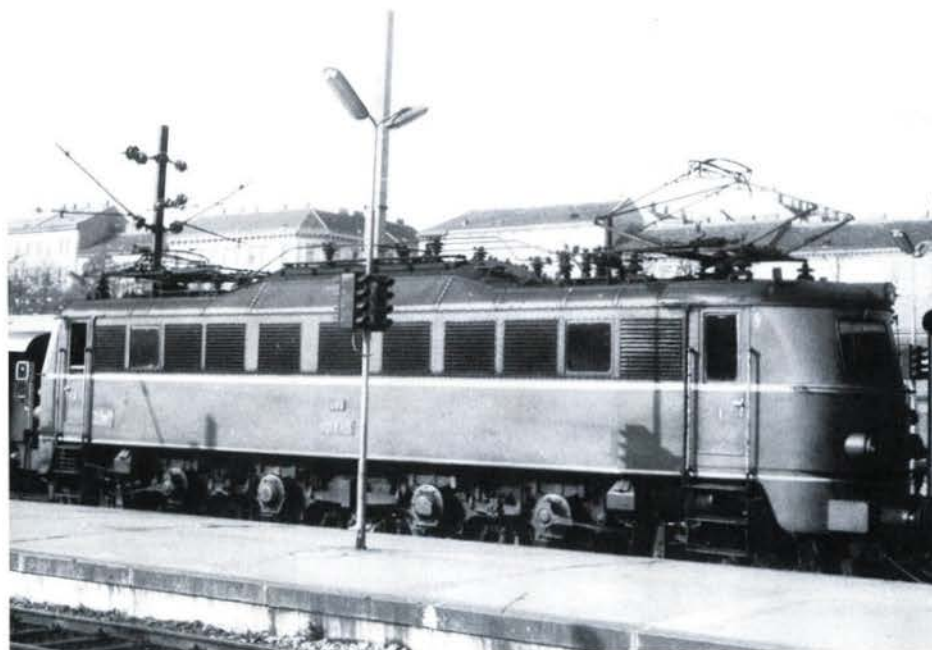
Zur fast selben Zeit ließ die DRG auch elektrischen Rangierlokomotiven der BRE 63 herstellen. Von dieser BR wurden insgesamt 8 Stück gebaut. Die sämtlich heute bei der DB im Dienst stehenden Lokomotiven wurden im Jahre 1960/61 noch rekonstruiert und erhielten Verbesserungen in der elektrischen Ausrüstung, im Triebwerk und im Fahrgestell. Auch zusätzlich eingebaute größere Führerraumfenster geben jetzt dieser alten BR ein anderes Aussehen.

Foto: Archiv

Ellok-Veteranen

Für den schweren Schnellzugdienst (über 120 km/h) wurde 1933 die BR E 18 entwickelt, von der bis 1940 insgesamt 53 Exemplare gebaut wurden. Nach 1945 verblieben 3 bei der DR, 39 bei der DB und einige wenige bei den ÖBB. Unser Bild zeigt die bei den ÖBB noch in hochwertigem Dienst stehende 1018.101 aus Linz in Wien Westbahnhof.

Foto: Bert Jülich, Bonn-Bad Godesberg



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Prasegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind
hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR
— 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Jochim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151

Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;

Preis: Vierteljährlich 3,— M.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu
entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 18.6.1979
Geplante Auslieferung: 12.9.1979



Ausschließliche Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR — 1026 Berlin, Rosenthaler Str.
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag —
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechat bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrija Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

9 September 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Elokk-Veteranen	2. U.-S.
Günther Fiebig 50 Jahre Reichsbahnausbesserungswerk Dessau	258
Was dem Vater recht war, ist dem Sohne billig	263
Dieter Bätzold 100 Jahre elektrische Lokomotiven (5)	264
Peter Glanert Bauanleitung für die elektrische Co+Co-Güterzuglokomotive der BR E 92 ⁷ in H0	271
Bildnachlese von Sonderzugfahrten des DMV '78	277
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	278
Lokfoto des Monats: Zweifach gekuppelte Tenderlokomotive Nr. 2236 (bayr. D XII bzw. Pt 2/5 N) der ehemaligen Bayrischen Staatsbahn (DR-BR 73 ⁰⁻¹)	279
Bildnachlese von Sonderzugfahrten des DMV '78	280
Gottfried Köhler Großraum-Reisezugwagen der DR aus Halberstadt	281
Mitteilungen des DMV	283
Bildnachlese von Sonderzugfahrten des DMV '78	3. U.-S.

Titelbild

Reisezug der DR auf der 1gleisigen Harzstrecke Blankenburg/H.—Tanne, gefördert von der Ellok 251 008.
Diese Strecke ist recht steigungsreich, bis zu etwa 60 ‰. Deshalb wurde sie ursprünglich im Zahnstangen-
betrieb befahren, um zu Beginn der 20er Jahre auf Reibungsbetrieb umgestellt zu werden. Damals wurden
für lange Jahre die schweren 1'E1'-h2-Tenderlokomotiven der „Tierklasse“ (bei der DR Baureihe 95⁺, ex
pr. T20) eingesetzt.

1965 hat die DR den Abschnitt Blankenburg—Königshütte elektrifiziert („Inselbetrieb“, 50 Hz 25 kV,
Landesstrom), und seither sind dort die Neubau-Eloks der BR 251, hergestellt vom VEB K LEW in
Hennigsdorf, noch das einzige Traktionsmittel. Die Aufnahme entstand bei Braunesump.

Foto: Rolf Steinicke, Dresden

Rücktitel

Reisezug der Deutschen Reichsbahn, bespannt mit der Co'Co'-Hochleistungslokok der BR 250 der DR mit
5400 kW Leistung im Hbf Leipzig.

50 Jahre Reichsbahnausbesserungswerk Dessau

In diesem Jahre wiederholt sich bekanntlich zum einhundertsten Male der Tag, an dem die erste brauchbare Lokomotive mit elektrischem Antrieb, von Werner von Siemens konstruiert, ihre ersten Fahrten vollzog.

Nach der Erfindung der Dampflokomotive war damit die zweite große Revolution auf dem Gebiet der Zugförderung eingeleitet worden. Heute dominiert die elektrische Traktion neben der Dieseltraktion in aller Welt.

Aus diesem Anlaß sowie ferner auf Grund der Tatsache, daß fast zeitgleich mit dem 100jährigen Bestehen des elektrischen Betriebs im Eisenbahnwesen das Reichsbahnausbesserungswerk „Otto Grotewohl“ in Dessau sein 50jähriges Bestehen feiert und die Deutsche Demokratische Republik ihren 30. Jahrestag begeht, finden in Dessau in der Zeit vom 15. bis zum 23. September einige Feierlichkeiten statt. Das Raw Dessau hatte und hat eine enge Verbindung zur elektrischen Lokomotive, indem es bei der Deutschen Reichsbahn sowie bei deren Vorgängerin die Unterhaltung elektrischer Triebfahrzeuge innehatte und innehat.

Im Mittelpunkt steht eine große Sonderausstellung elektrischer Lokomotiven der DR, die von der DR, vom Verkehrsmuseum Dresden und nicht zuletzt vom Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR ausgerichtet wird. An anderer Stelle in diesem Heft, das wir den erwähnten Anlässen widmen möchten, sind die einzelnen Elloks genannt, die zur Ausstellung kommen.
Die Redaktion

Am 2. Dezember 1920 nahm das damals neuerrbaute RAW Dessau mit der Ausbesserung der bei einem Unfall schwer beschädigten E 5050 die Arbeit auf. Dieses Werk war als Einzeck-Ausbesserungswerk für elektrische Triebfahrzeuge projektiert worden, und es diente seitdem auch vorwiegend diesem Zweck. So ist die nunmehr 50jährige Geschichte des RAW Dessau ein Teil der 100jährigen Geschichte der elektrischen Zugförderung.

Die von 1911 bis 1914 und ab 1922 auf dem Streckennetz der Eisenbahn-Direktion Halle eingesetzten ersten elektrischen Lokomotiven (ES 1—3, 5, 6, 9—19, EP 201—208, EG 502—506) wurden noch im EAW Halle unterhalten. Bis nach Kriegsende 1918 galt bei der Preußischen Staatsbahn der Grundsatz, daß das territorial nächstgelegene Ausbesserungswerk alle Fahrzeuge, gleich ob Lokomotiven oder Wagen, zu unterhalten hatte. Und so mußte auch die Hauptwerkstatt Halle

für die Ausbesserung der der ED Halle gehörenden elektrischen Lokomotiven eine „elektrotechnische Abteilung“ einrichten. Die Straffung des Werkstättenwesens nach dem ersten Weltkrieg und die dadurch erzwungene sparsame Erhaltungswirtschaft führten zum sogenannten „Einzeckwerk“, das nur noch wenige Fahrzeuggattungen, nunmehr aber in einer größeren Stückzahl, zu erhalten hatte. Es galt jetzt der Grundsatz, mit einem Geringstwert an Leistungsaufwand einen Bestwert in der Fahrzeugerhaltung zu erreichen. Die Neuordnung führte dazu, daß das 1919 festgesetzte Bauprogramm für Erweiterungs- und Neubauten von Werkstätten um 61 Prozent eingeschränkt wurde. Der Deutschen Reichsbahn war es weiterhin damals möglich, 18 ältere Ausbesserungswerke und 37 Werkabteilungen zu schließen sowie 3 Werke in Betriebswerkstätten umzugestalten. In dieser, hier nur ganz kurz angedeuteten Situation,

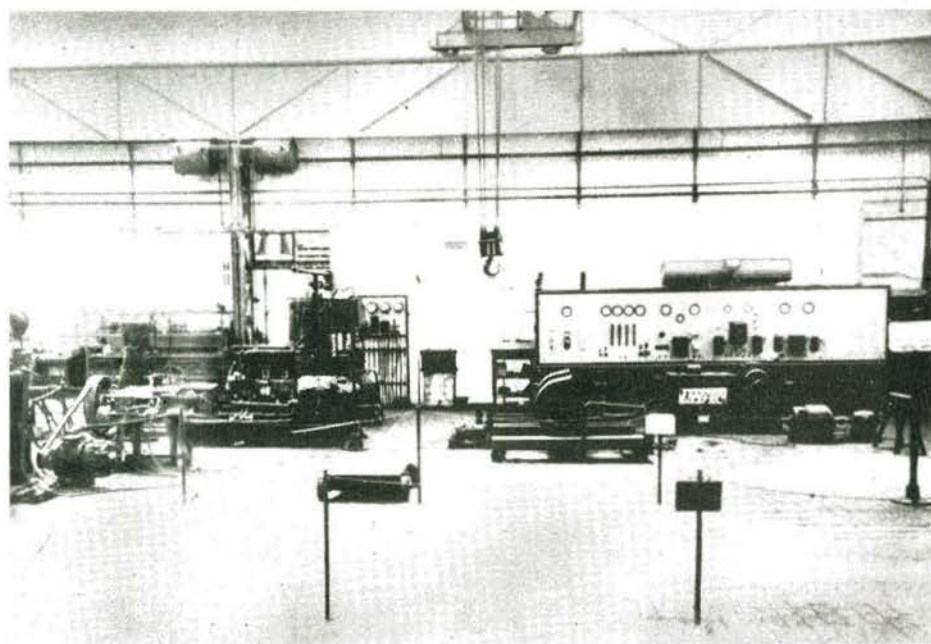


Bild 1 Elektrisches Prüffeld, etwa 1932

kam man etwa 1921 zu der Erkenntnis, daß für die elektrischen Triebfahrzeuge der Rbd Halle und Magdeburg ein neues Ausbesserungswerk gebaut werden müsse. Zu dieser Zeit gab es bei der DR noch kein reines Ellok-RAW. In den Reichsbahnausbesserungswerken Halle, Lauban und München waren nur elektrotechnische Abteilungen vorhanden, deren Einrichtungen vordem anderen Zwecken dienten. Es wurde aber erkannt, daß ein Dampflok-RAW nicht in ein solches für elektrische Lokomotiven umgebaut werden könne, wenn auch hier optimale Erhaltungsgrundsätze verwirklicht werden sollten.

Projektant des RAW Dessau war Prof. *Sorger* von der Rbd Halle. Er hatte die Aufgabe, ein Ausbesserungswerk modernster Art zu schaffen. Danach mußten folgende Forderungen erfüllt werden:

1. Eine spätere Entwicklung und Erweiterung mußten möglich sein;
2. auf kürzeste Förderwege für Lokomotiven und deren Einbauteile innerhalb des Werkes war zu achten;
3. die verschiedenen Werkteile mußten nach dem technologischen Arbeitsfluß miteinander verbunden sein und
4. bei der Ausbesserung der elektrischen Lokomotiven sollte

leichteren Kränen in allen anderen Hallenschiffen. Daneben gab es nur zwei erdgeschossige Gebäude: eines mit Pfortner-, Speise- und Krankenzimmern und das andere als Ölkeller für die Lagerung der Betriebsstoffe. Der Waschraum war als ein Provisorium, das erst im Arbeiter-und-Bauern-Staat beseitigt wurde, auf der Zwischenbühne II angeordnet, und die Büroräume für die Verwaltung wurden an der Ostwand der Halle eingerichtet. Am 2. Dezember 1929 nahmen 180 Werkstätteneisenbahner in Dessau Süd die Arbeit auf. Erste auszubessernde Ellok war die Unfall-Lokomotive E 5050. Zur Unterhaltung wurden die Baureihen E 71¹ und E 77 und zur Zerlegung die älteren noch vorhandenen Baureihen E 01 und E 30 zugewiesen und dafür Normen erarbeitet. Im Laufe der nächsten Zeit wurden dann folgende Fahrzeugarten zur Unterhaltung zugeteilt: Ellok der RBD Halle, Hannover, Altona und Dresden; ET, ES und EB der RBD Halle, Magdeburg und Dresden; AT, DT, VT, VS und VB, V-Lok, Kö sowie Lkw, KOM, Pkw, Straßenroller, Anhänger und Bahndienstwagen. Über die Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten und der Stückzahlen der ersten Jahre gibt Tabelle 1 Aufschluß.

Am 1. August 1933 wurde das RAW Dessau selbständiges RAW. Schon im Herbst 1933 aber mußte der größte Teil der

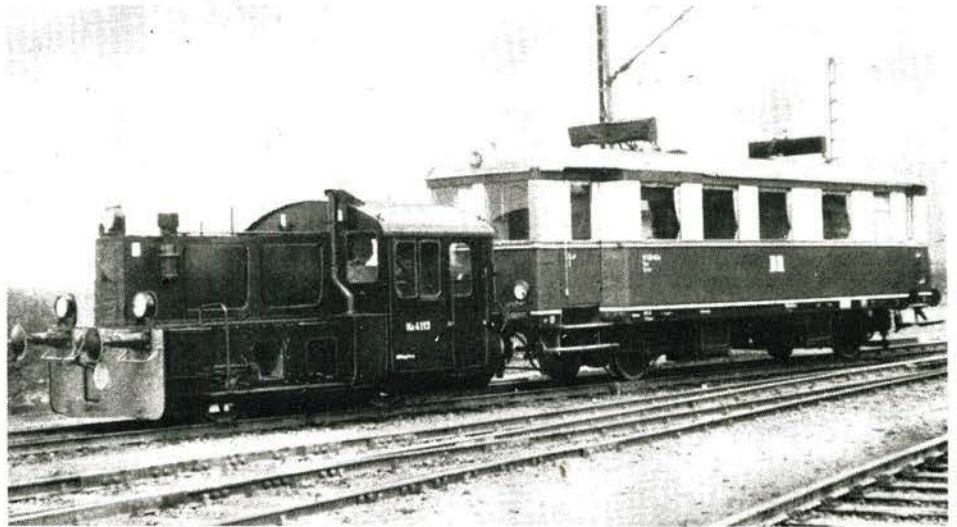


Bild 2 Vom Raw Dessau aufgearbeitet: Kö 4113 und VT 135, 054, 1962

bei geringstem Aufwand eine hohe Leistung erzielt werden.

Verbunden war der Bau des RAW Dessau mit der Einrichtung des neuen Haltepunkts Dessau Süd, einer Wohnsiedlung und mit der Anlegung einer Zufahrtstraße. Erschwerend für die Projektierung war, daß es bei der DR noch kein Vorbild für ein derartiges RAW gab, die Anzahl der später zu unterhaltenden Fahrzeuge nur geschätzt werden konnte und die endgültigen Bauarten der elektrischen Triebfahrzeuge noch nicht bekannt waren.

Im März 1923 wurden die Bauarbeiten in Dessau Süd begonnen. So meldete am 15. August 1925 der Chronist, daß der Haltepunkt Dessau Süd eingeweiht wurde. Zur gleichen Zeit waren auch zwei Wohnhäuser fertig, die aber noch der örtlichen Bauleitung als Unterkunft dienten. Der Bau des RAW selbst ging äußerst schleppend voran, zeitweilig war er sogar ganz eingestellt. Erst am 2. Dezember 1929 wurde in einer Feierstunde die Produktion im RAW Dessau, damals erst eine Werkabteilung des RAW Halle, aufgenommen. Der Neubau umfaßte die heutige Halle I mit 7 Längs- und mit einem Querschiff mit einer bebauten Fläche von 30 385 m². Für die Hallenkonstruktion waren 3600 t Stahl verbaut worden. Gewählt hatte man die Anordnung mit Querständen, innenliegender Schiebebühne, je zwei miteinander kuppelbaren Lokhebekränen in den beiden Montagehallen, einer im Schiff VI durchgehenden Achssenke und mit

Tabelle 1

Jahr	Anzahl E 0 der AK	E 1	E 2	E 3	E 4	T 0-5	Bdw 0-4	
1930	249	keine Angaben						
1931	284	16	30	50	—	44	4	
1932	257	16	8	70	22	2	85	
1933	407	10	39	38	28	4	112	

Werkstättenfläche dem Flugzeugbau zur Verfügung gestellt werden. Erst 1938 stand dem RAW diese Fläche wieder zur alleinigen Verfügung. Die Zunahme der Verbrennungsmotor-Fahrzeuge machte den Bau der Halle II für die Unterhaltung der VT, VS und VB erforderlich. Weiter entstanden bis 1939 das Verwaltungsgebäude, der Dieselmotorenprüfstand und das Triebwagenprüffeld, die sogenannte Windschleuse.

Der Ausgang des zweiten Weltkrieges traf auch das RAW Dessau schwer. Die Gebäude waren bei Bombenangriffen beschädigt worden, den Rest besorgten die das Werk besetzenden amerikanischen Truppen. Mühsam vollzog sich die Wiederingangsetzung, bis die ersten Fahrzeuge wieder ausgebessert werden konnten, und der Bestand an Schadfahrzeugen war groß! 1946 wurden zur Wiedergutmachung



Bild 3 Zur Indienststellung im Raw: E 11 001, 1961

der durch die faschistischen Truppen in der Sowjetunion angerichteten großen Schäden die Fahrzeuge und Einrichtungen der elektrischen Zugförderung demontiert. Der SMAD-Befehl Nr. 6 wies dem RAW Dessau neben der Ausbesserung der VT, VS und VB noch die von Güter- und Kleinbahnwagen zu. Später kam die Aufarbeitung von Dampflokkesseln und -tendern hinzu. Nach dem Vorbild *Adolf Hennekes* wurde von den Jungaktivisten des Raw die Dampflokomotive 38 1713 ausgebessert. Mit der Zuteilung einer großen Stückzahl von VT und VB der 1949 übernommenen Privatbahnen endete die Ausbesserung der Dampflokomotivteile. Die Rückkehr zur eigentlichen alten Produktion — der Ausbesserung elektrischer Triebfahrzeuge — erfolgte dann ab 1953/54 mit der großzügigen Rückgabe der elektrischen Lokomotiven durch die Sowjetunion. 1955 konnten dem Minister für Verkehrsweesen als erstes die Ellok E 44 045 und 051 für die neuelektrifizierte Strecke Halle—Köthen übergeben werden. Was bis dahin und in der Folgezeit von den Werkstatteisenbahnern des Raw Dessau beim Wiederaufbau der elektrischen Triebfahrzeuge geleistet wurde, ist heute kaum noch vorstellbar. Am 7. März 1945 waren etwa 65 000 Zeichnungen verbrannt, der in den Werkstätten verbliebene Rest von etwa 1000 Zeichnungen wurde bei der Demontage mit abgeliefert. So erfolgte die Ausbesserung der Ellok fast ausschließlich aus dem Gedächtnis. Und heute ist das schon Geschichte!

Vom Raw Dessau wurden dann aufgearbeitet und erhalten: die Baureihen E 04 (14 Stück), E 05 (1 Stück), E 17 (2 Stück), E 18 (3 Stück), E 21 (2 Stück), E 44 (46 Stück), E 77 (10 Stück), E 94 (23 Stück), E 95 (3 Stück), ET 25 (2 Stück) und weiterhin die VT, VS, VB, V 36 und Kö. Heute sind von den aufgeführten Baureihen nur noch die E 44 (244) und E 94 (254) im Unterhaltungsbestand, wobei diese Baureihen nur noch eine Auslauf-E 6 erhalten. Wie im Betriebsdienst wird auch in den Werkstätten des Raw Dessau jetzt das Bild von den elektrischen Lokomotiven der Baureihen 211, 242, 251 und in zunehmendem Maße durch die 250 bestimmt. Damit hat sich die Aufarbeitungstechnologie des Raw Dessau völlig gewandelt, und gegenüber den Einrahmen-Bauarten konnten die Stückzahlen der auszubessernden Fahrzeuge bedeutend erhöht und die Ausbesserungszeiten gesenkt werden.

Auch die VT, VS, VB, V 36 und Kö haben das Raw Dessau bereits vor Jahren verlassen. Dafür wurden die aus der befreundeten Sowjetunion gelieferten dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihen 120, 130 bis 132 in Dienst gestellt. Die Unterhaltung der Baureihe 120 verblieb im Raw Dessau, während die der Baureihen 130—132 heute im Raw „Hermann Matern“ in Cottbus erfolgt. Allerdings arbeitet das Raw Dessau für Cottbus noch einen Teil der 3000-PS-Diesel-Generator-Aggregate auf.

Wer die Entwicklung des Raw Dessau in den letzten 30 Jahren — also für die Zeit des Bestehens der DDR — überblickt,

wird feststellen, daß es heute mit etwa 2000 Werkträgern ein hochentwickeltes Ausbesserungswerk ist, in dem sich die Grundsätze der sozialistischen industriellen Produktion durchgesetzt haben, daß es ferner heute ein angesehenes Partner der auftraggebenden Dienststellen der Maschinenwirtschaft der DR ist und daß es auch einen geachteten Platz im Territorium Dessaus einnimmt. Das Raw Dessau trägt seit 1966 den verpflichtenden Namen des ersten Ministerpräsidenten der DDR, „Otto Grotewohl“. Es ist „Betrieb der sozialistischen Arbeit“ und wurde u. a. mit dem Orden „Banner der Arbeit“ ausgezeichnet.

Literaturangaben

- /1/ Chronik des Raw „Otto Grotewohl“ Dessau (nicht veröffentlicht)
- /2/ „Anhalter Anzeiger“, Jahrgänge 1922 bis 1935



Bild 4 Alt und neu nebeneinander: E 77 52 nach der letzten Schadgruppe und E 42 032, 033 und 034 zur Indienststellung im Raw, 1965

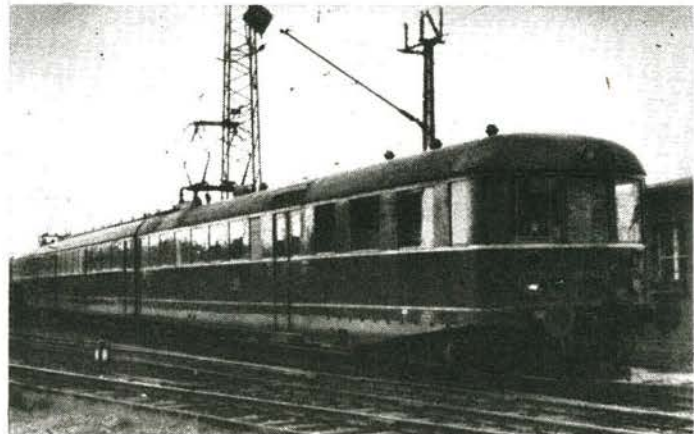


Bild 5 Vom Raw Dessau aus Schadfahrzeugen aufgearbeiteter ET 25 012, genannt „Der Rote Dessauer“, nach einer Schadgruppe im Raw vor Antritt der Probefahrt, 1967

Anmerkung der Redaktion

In diesem Beitrag findet man neben der heute üblichen Schreibweise „Raw“ auch „RAW“, „RBD“ (heute: Rbd) u. a. m. Das ist weder ein Widerspruch noch gar ein Druckfehler, vielmehr wurden bei der früheren DRG die Bezeichnungen, nur mit großen Buchstaben ausgedrückt, so daß es historisch gesehen die jeweils richtige Schreibweise ist.

50 JAHRE

Reichsbahn- ausbesserungswerk Dessau



6



7



8

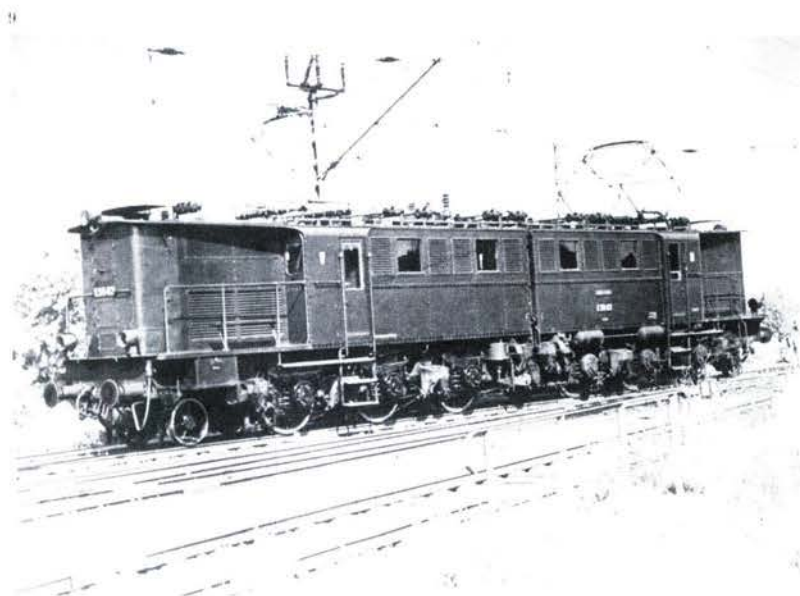
Bild 6 V200 025 zur Untersuchung, V200 250 zur Indienststellung in einer der Werkhallen des Raw. 1969

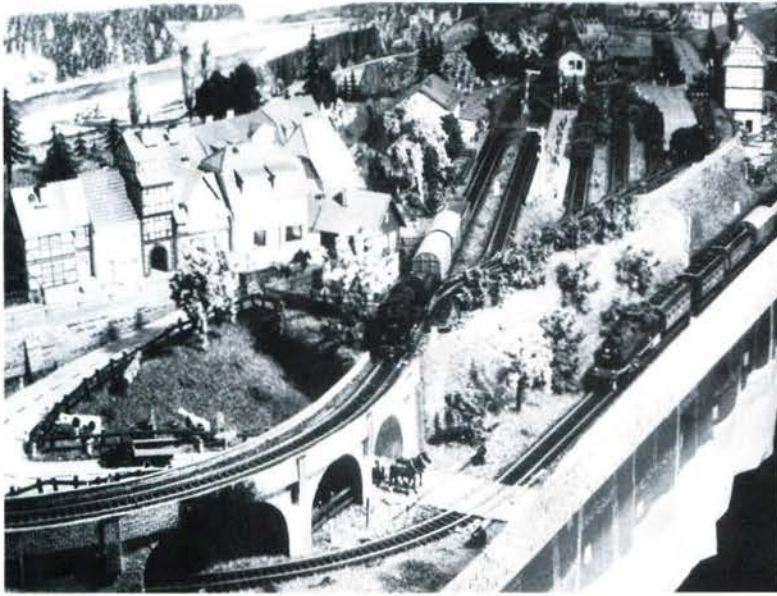
Bild 7 130 001-1 zur Indienststellung im Raw Dessau. 1970

Bild 8 Die nach einem Unfall wiederaufgearbeitete eh. E11.004, vor Ablieferung umgezeichnet in 211 056

Bild 9 E 95.03 nach einer Schadgruppe vor Antritt der Probefahrt

Fotos: Verfasser





1

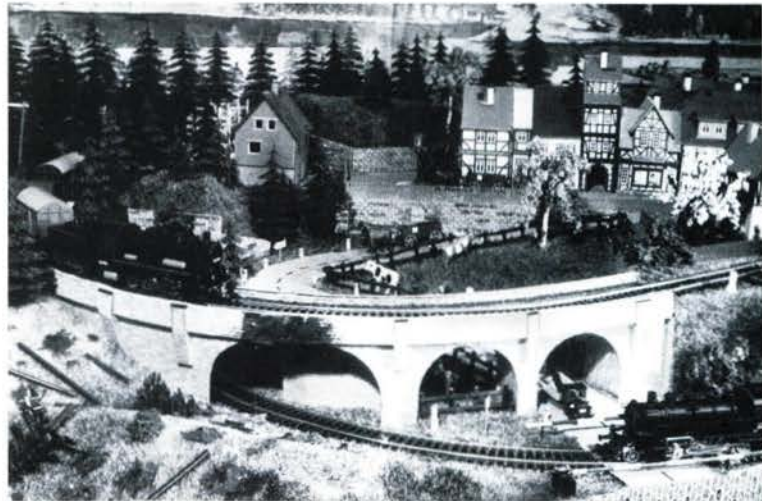
Bild 1 Überblick über die gesamte TT-Nebenbahn-anlage. Ein kurzer Güterzug verläßt gerade den Bahnhof Altmittweida, während sich im Vordergrund ein Reisezug auf der Strecke befindet.



Bild 2 Ein im Gleisbogen liegender Viadukt stellt einen gewissen Blickfang dar.



Bild 3 Schließlich noch ein Blick auf den rechten Anlagenteil: Ganz rechts unten verläuft einmal die freie Strecke auf einer Mauerböschung, dahinter, tiefer liegend, befindet sich der Hp Bucha. Der obere Teil umfaßt die Ladestraße sowie das Stellwerk „Altmittweida“.

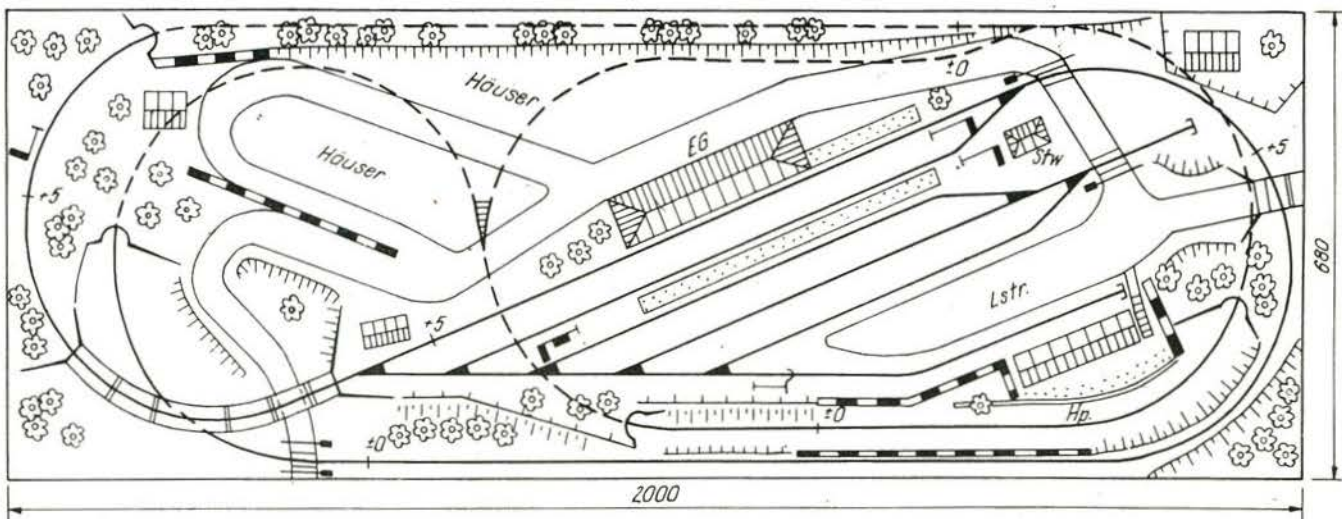


2



3

Zeichnung und Fotos:
Harald Becker, Gera



Was dem Vater recht war, ist dem Sohne billig...

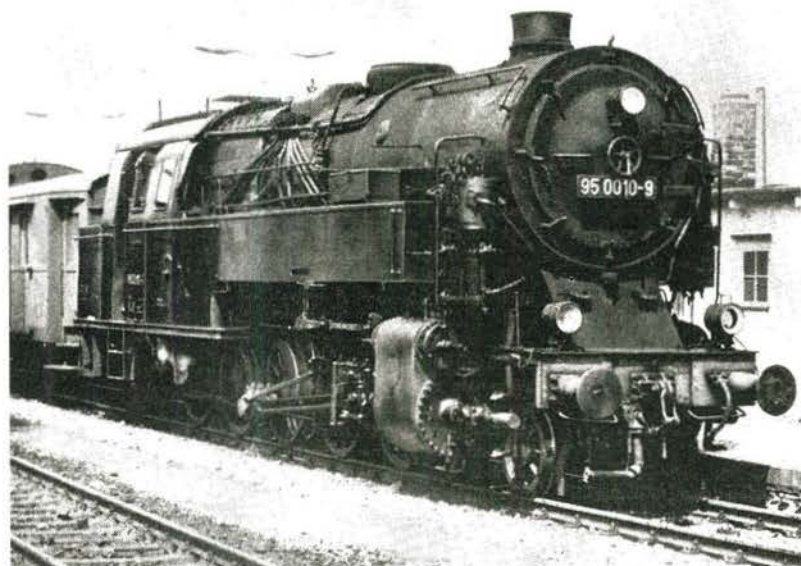
Der Vater ist in diesem Falle Herr Harald Becker aus Gera, der eine schöne TT-Heimanlage besitzt. Wir veröffentlichten darüber im Heft 1/1979 auf Seite 5 einen Beitrag und erhielten außergewöhnlich viele Nachfragen nach der Adresse.

Doch siehe Überschrift, auch der 13jährige Sohn der Familie Becker wollte und sollte eine eigene TT-Heimanlage haben, zumal die des Vaters aus Platzgründen nicht ständig betrieben werden kann.

So entstand in gemeinsamer Arbeit von Vater und Sohn die hier vorgestellte TT-Heimanlage mit einem typischen Nebenbahncharakter aus der Ära der Dampftraktion. Die Streckenführung ist geschlossen und verläuft 1gleisig. Die Abmessungen dieser Anlage betragen 2000 mm x 680 mm. Eine Hintergrundkulisse läßt sie breiter erscheinen als sie tatsächlich ist.

Insgesamt wurden 14 m Gleis verlegt, und es sind ein Bahnhof sowie ein Haltepunkt vorhanden. Gleichzeitig können bis zu vier Zügen auf der TT-Heimanlage verkehren.

Auf die Installation irgendwelcher Automatik wurde bei der Schaltung ausdrücklich verzichtet, da im Handbetrieb eine größere Freude beim Fahren der Züge sowie beim Rangieren auftritt.



Die bulligen Tenderlokomotiven der Baureihe 95 der DR (ehemalige pr. T 20) sind nunmehr die letzten Länderbahnlokomotiven, die sich noch im Betriebsbestand der DR befinden. Sie verkehren noch auf ihrer Stammstrecke im Thüringer Wald, die aber gegenwärtig wegen Bauarbeiten von ihnen nur teilweise befahren wird, während der Rest im Schienenersatzverkehr bedient wird. Die Zeit, wann die letzte 95er von Diesellokomotiven abgelöst sein wird, ist auf jeden Fall absehbar.

Foto: Manfred Loos, Berlin

100 Jahre elektrische Lokomotiven (5)

4.2. Die elektrischen Lokomotiven der DRG (Fortsetzung)

Die Schützensteuerung der E 77 war häufiger Anlaß von Störungen, auch das Laufwerk befriedigte nicht besonders. Daraufhin wurden die Drehgestelle umgebaut und die Laufachsen statt der ersten Kuppelachsen seitlichbeweglich angeordnet. Bei den nachfolgenden E 75 wurden infolge der guten Erfahrungen mit der E 52 ein durchgehender Hauptrahmen mit ungeteiltem Lokomotivkasten und die MSW-Nockenschaltwerk-Steuerung mit Kollektor-Feinsteller und Zusatztransformator verwendet. Die Steuerung hatte sich bereits bei den E 50⁴ bewährt und war eine Weiterentwicklung der Schaltwalzensteuerung mit Zusatztransformator der E 36². Sie bewährte sich und wurde bei allen ab 1932 von der DRG beschafften elektrischen Lokomotiven als Einheitssteuerung mit Hand- oder motorischer Betätigung verwendet. Die E 75 (175) wurde von der Deutschen Bundesbahn (BRD) gegen Ende der 50er Jahre noch wie die E 91 (191) modernisiert. Anfang der 70er Jahre begann ihre Ausmusterung, und 1973 war keine der Lokomotiven mehr im Betriebsbestand. Eine von ihnen soll als Museumslokomotive erhalten bleiben.

Von 1931 bis 1942 elektrifizierte die DRG weitere 1115 km, so daß am Ende des 2. Weltkriegs 2324 km Fernstrecken mit 15 bzw. 5 kV, 162/3 Hz betrieben wurden. Den Hauptanteil an dieser zweiten Elektrifizierungsphase hatte die Strecke Augsburg—Nürnberg—Saalfeld/S.—Leipzig, deren letzter Abschnitt Weißenfels—Leipzig Hbf am 2. November 1942 eröffnet wurde. Die Beschaffung der Lokomotiven für diese Strecken erfolgte nach folgendem Typenprogramm:

- 1'Do 1' — schwere Schnellzuglokomotive (E 18)
- 1'Co 1' — leichte Schnellzuglokomotive (E 04)
- Bo'Bo' — Personen- und leichte Güterzuglokomotive (E 44)
- Co'Co' schwere Güterzuglokomotive (E 93) C — Rangierlokomotive.

Von diesen Lokomotiven und ihren Weiterentwicklungen (E 19, E 94) wurden bis 1945 etwa 450 Stück in Dienst gestellt. Die E 44 und E 94 hatten daran allein mit 173 bzw. 145 Lokomotiven den größten Anteil und waren die von der DRG in den größten Stückzahlen beschafften elektrischen Lokomotiven. Sie paßten in das Rüstungskonzept der faschistischen Machthaber und konnten deshalb auch während des Kriegs als „Kriegselektrolokomotiven KEL 1 und KEL 2“

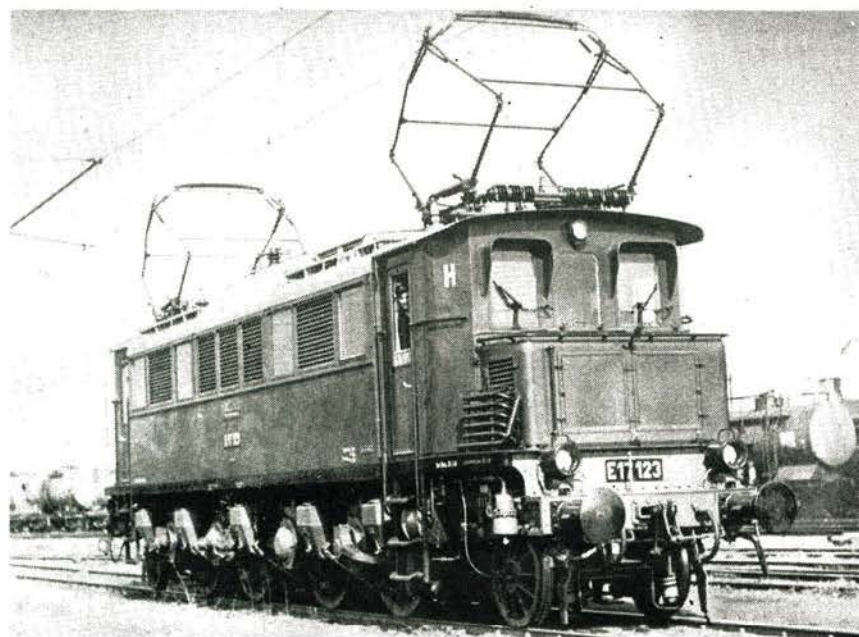


Bild 28 Elektrische Lokomotive der BR E 17 der DRG mit der Achsfolge 1'Do 1', Baujahr 1927/28

Tabelle 7: Technische Daten ausgewählter 16 2/3-Hz-Lokomotiven der DRG

Baureihe	E 71 ¹	E 92 ⁷	E 52	E 06	E 91	E 16	E 21 ⁵	E 60	E 75	E 19
1. Baujahr	1914	1923	1924	1925	1925	1926	1927	1927	1927	1939
Anzahl	27	9	35	5	34	10	1	14	31	2
Achsanordnung	B'B'	Co + Co	2'B B 2'	2'C 2'	C'C'	1'Do 1'	2'Do 1'	1'C	1'B B 1'	1'Do 1'
Treibraddurchmesser (mm)	1350	1300	1400	1600	1250	1640	1400	1250	1400	1600
Laufreddurchmesser (mm)	—	—	850	1000	—	1000	1000	850	1000	1100
Länge über Puffer (mm)	11 600	17 282	17 210	15 750	16 700	16 300	14 940	11 100	15 380	16 920
Gesamtachsstand (mm)	8 300	12 396	13 600	12 450	11 760	12 600	11 200	6 600	11 200	12 800
Dienstmasse (t)	64,9	114	140	111,6	123,7	110,8	121,9	72,5	106,2	113
Reibungslast (kN)	662	1 162	795	612	1 261	818	800	590	805	825
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	50	60	90	110	55	110	110	55	70	180
Dauerleistung (kW)	592	770	1 660	2 330	1 660	2 020	2 650	820	1 600	3 720
Stundenleistung (kW)	785	850	2 200	2 780	2 200	2 340	3 500	1 074	1 880	4 000
Anfahrzugkraft (kN)	145	215	205	190	305	150	265	155	245	230