

11  
88

transpress

modell

eisenbahner

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

Dampflok-  
Resümee '88



**Unterwegs  
auf der BAM**

Viel wurde bisher schon über die Baikal-Amur-Magistrale geschrieben. Beindruckend ist dieser Jahrhundert-eisenbahnbau immer wieder. Zehn Jahre brauchten die BAM-Erbauer, um die Trasse durch die sonst unwegsame Taiga zu schlagen und 3 145 km Gleise auf meist 70 m tiefem Dauerfrostboden zu montieren. 2 300 Brücken und zahlreiche Tunnel kamen hinzu. Der Schienenstrang ist unverzichtbar, um neue Rohstoffreserven zu erschließen.

2



1 An die auf der BAM eingesetzten Dieselloks werden vor allem drei Anforderungen gestellt: frostunempfindlich, leistungsstark und zuverlässig.

2 Auf den meist mehrere hundert Kilometer voneinander entfernten Ortschaften sind Betriebsbahnhöfe unumgänglich – hier ein Blick vom Führerstand einer Diesellok.

3 Ein Reisezug vor einem BAM-Denkmal, das darüber informiert, welche Städte durch den Bau des Schienenstrangs entstanden oder Anschluß an die große Welt erhielten.

4 und 5 Auf den Knotenbahnhöfen sind umfangreiche Gleisanlagen vorhanden.

Fotos: K. Hilbert, Berlin



3



4



5



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
37. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten	2
<b>mosaik</b>	35. MOROP-Kongreß in Schweden	4
<b>international</b>	„Chateau Småröd“	17
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen/wer hat – wer braucht?	24

**eisenbahn**

<b>aktuell</b>	Sonderfahrten 1989	11
<b>kurzmeldungen</b>	UdSSR	3
<b>mosaik</b>	Dampflok-Resümee '88 Werklokomotiven	9 12
<b>poster</b>	Im Morgenlicht	19
<b>international</b>	Die Eisenbahnen in Moldawien	3
<b>fahrzeugarchiv</b>	Lokomotiven nach dem Musterblatt III 4 g	13

**nahverkehr**

<b>fahrzeugarchiv</b>	Eine Großserie für Chemnitz (2. Teil)	6
-----------------------	---------------------------------------	---

**modellbahn**

<b>aktuell</b>	Leipziger Herbstmesse 1988	25
<b>anlage</b>	Die H0-Anlage Klingenberg-Colmnitz	26
<b>tips</b>	Gebäude selbst gebaut	20
<b>international</b>	Das Modelleisenbahnwesen im Raum Moskau	21

**Titelbild**

Die Museumslokomotive 18 201 steht immer wieder im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Eisenbahnfreunde aus nah und fern begeistern sich bei Sonderfahrten und Fahrzeug-Ausstellungen ständig an dieser gegenwärtig schnellsten betriebsfähigen Dampflokomotive der Welt. Das Foto zeigt die Maschine vor einem Sonderzug am 3. September 1983 in der Nähe von Gleisberg-Mahrbach. Welche Sonderfahrten 1989 vom DMV geplant sind, erfahren Sie, liebe Leser, auf Seite 11 dieser Ausgabe.

Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

**Redaktion**

Chefredakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur: Hans Drescher  
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**

Studienrat Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, 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  
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  
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: 20. 9. 1988  
Geplante Auslieferung: 4. 11. 1988  
Geplante Auslieferung des Heftes  
12/88: 7. 12. 1988

**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 in der DDR zu rich-  
ten an sämtliche Postämter; im Aus-  
land an: den internationalen Buch-  
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in  
der BRD und in Westberlin: an den  
örtlichen Buchhandel, Firma Helios  
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-  
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52  
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-  
brüder Petermann GmbH & Co KG,  
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)  
30.

Auslandsbezug wird auch durch den  
Buchexport Volkseigener Außen-  
handelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik,  
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,  
und den Verlag vermittelt.

## Leser schreiben ...

### Ein Abg auf der Nebenbahn

Auf der Nebenbahnstrecke Leipzig-Plagwitz-Pörsten wird seit einiger Zeit regelmäßig ein ehemaliger Schnellzugwagen 1./2. Klasse eingesetzt. Die Beschriftung (Gattungszeichen, Wagen-Nr. und Wagenklasse) wurde handschriftlich geändert, der gelbe Streifen blieb, ebenfalls die Sitzausstattung.  
*R.-R. Scholze, Leipzig*

### Nachtrag

Dieser Wagen wurde im Jahr 1940 von der Firma Linke-Hofmann im damaligen Breslau (heute Wrocław/VRP) gebaut. 1962 wurde er von der DR modernisiert. Die alte Wagennummer 243-158 mußte in 251-115 geändert werden. Im Zuge des EDV-Nummernsystems erhielt das Fahrzeug die Bezeichnung 51 50 38-65009-6, später dann die Nummer 50 50 38-25 009-6, nachdem der Wagen entsprechend den internationalen Ansprüchen weiter modernisiert wurde. Diese Nummer trägt er heute noch. Jedoch konnte das Fahrzeug ohne elektrische Heizeinrichtung auch bald nicht mehr im Schnellzugbinnenverkehr verwendet werden, kam dann ins Bww Falkenberg (Elster) und verkehrte u. a. im Saisonbetrieb auf der Strecke Dessau-Wörlitz zusammen mit Bag-Wagen. Seit Oktober 1987 gehört das Fahrzeug zum Bww Leipzig. Eine bauliche Veränderung ist nicht mehr vorgesehen.  
*Schröder, Verw. W der Rbd Halle (Saale)*

### „Meridian“ fuhr mit der 03<sup>10</sup>

In dem Beitrag zur 03<sup>10</sup> (Heft 6/88, S. 4 und 5) ist wieder der alte Fehler aus dem „Dampflokom-Archiv 1“ enthalten, daß nämlich die 03<sup>10</sup> nach Speichenbrüchen auf dem Abschnitt Saßnitz-Saßnitz Hafen nur noch bis Stralsund Rügendamm verkehrte. Das ist grundsätzlich falsch. Bis zum Sommerfahrplan 1979 wurde der „Meridian“ von und bis Saßnitz und der „Saßnitz-Ex“ ab Saßnitz mit 03<sup>10</sup> gefahren. Bis Ende Mai 1980 gab es noch vereinzelt Einsätze von bzw. bis Saßnitz.  
*W. Krentzien, Saßnitz*

### Neuer Wohnort, neue AG

Seit sechs Jahren besteht unsere AG 2/36 „Baruther Urstromtal“. Einer unserer Freunde zog nach Hohenleipisch um. Dort rief er eine neue Arbeitsgemeinschaft ins Leben, die AG 2/48. Von Anfang an gab es enge freundschaftliche Beziehungen, von denen vor allem die neue AG profitiert. Dabei steht der Erfahrungsaustausch zu allen Fragen des Verbandslebens an erster Stelle. Im Sommer 1987 machten wir schließlich einen ordentli-

chen Vertrag. Drin steht u. a.: Teilnahme am bezirksoffenen Wettbewerb „Beste Arbeitsgemeinschaft“, Verbindung zur DR, jährliche gemeinsame Exkursionen, Beteiligung an Ausstellungen jeweils der anderen AG, Teilnahme an Arbeitseinsätzen und vieles andere mehr. Wir können verbuchen: Der Zusammenhalt beider AG hat sich nicht nur bewährt, sondern mächtig gefestigt.  
*K. Möhle, Paplitz*



### Ausstellung der DDR in der UdSSR, Moskau 15. September bis 9. Oktober 1988

Auf dem Gelände der Allunions-Ausstellung in Moskau fand vom 15. September bis 9. Oktober 1988 eine Ausstellung der DDR statt. Gezeigt wurden Exponate der DDR-Industrie für den Export in die UdSSR von 1991 bis 1995 auf der Grundlage des Handels mit dem RGW. Hierzu zählen u. a. die Automatisierung, Mikroelektronik, Biotechnologie, Kernenergetik, neue Werkstoffe und Technologien. Speziell zu den Komplexen verlustfreier Lebensmitteltransport und Steigerung des Reisekomforts bei den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) zeigte das Kombinat Schienenfahrzeugbau (KSFB) der DDR neue Kühlfahrzeuge und einen neuen Weitstrecken-Personenwagen (Typ WPX-K/w). Die Ausstellung wird durch neuartige Ausrüstungsbaugruppen, Modelle von weiteren Fahrzeugtypen und Schautafeln ergänzt. In Vorbereitung dessen hatten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 1/29 des DMV 16 Weitstreckenpersonenwagen-Modelle gebaut. Das Foto zeigt die verblüffend echte Wirkung des Modellzuges. Über die Anfertigung der Modelle wird zu einem späteren Zeitpunkt berichtet.  
*Text und Foto: A.-D. Lenz, Berlin*

### Leser meinen ...

#### 95 statt 91

Die Veröffentlichung im „me“ 7/88, 3. Umschlagseite, kann nicht unwidersprochen hingenommen werden. Wenn auch das von J. Focke als Grund-

lage verwendete Fahrzeug im Heft 4/1964 des „me“ ein C 3 Sa 91 ist (übrigens hat G. Fromm diesen Wagen gezeichnet), dann ist das Modell im Heft 7 natürlich keiner, sondern der in den äußeren Abmessungen fast gleiche C 3 Sa 95! Die interne DRG-Bezeichnung charakterisierte die übernommenen Länderbahnwagen und Eigenentwicklungen nach dem Konstruktions- bzw. Lieferjahr. Joachim Focke hat den C 3 Sa 95 gut getroffen, wo-

bei aber einige Details nicht ganz stimmen:

- Der C 3 Sa 95 hatte vier Aborte. Deshalb müssen die Einzel Fenster der Ansicht auf Abb. 2 ebenfalls weiß hinterlegt werden.
- Die dreiachsigen Reisezugwagen hatten eine bremslose mittlere Achse, die Bremsbackenmitationen sind demnach zu entfernen.
- Die Haltestege für das durchgehende Trittbrett war unterhalb der Scharnierseite der Türen angebracht. Auf Abb. 1 ist das nicht der Fall.
- Die C 3 Sa 95 wurden nur jeweils in Dachmitte mittig über den Abteilen mit einer Gaslampe (deshalb nur acht Lampenhutzen) ausgerüstet. Diese Bemerkungen sollen die saubere Arbeit nicht schmälern, sondern nur zur Vervollkommenung beitragen.  
*P. Eickel, Dresden*

### Leser meinen und fragen ...

#### Die BEUTH und ihre Tücken ...

Auf der Titelseite der NBI Nr. 22/87 „Dampfkraft auf Rädern“ wurde als Zeugnis der ersten industriellen Revolution die Lokomotive BEUTH, 1843 von Borsig gebaut, abgebildet. Ein flüchtiger Blick verführte auch mich zu der Täuschung, daß ich die 1A1-Maschine für eine 1B hielt und dabei die „verdrehte“ Kuppelstange störte. Beim Recherchieren fielen mir u. a. die Abbildungen der BEUTH auf Farbpostkarten in die Hände. Bei unterschiedlicher Stellung der Treibachse auf den Aufnahmen ist deutlich zu erkennen, daß es sich an der dritten Achse nicht um Kuppelstangen handelt, sondern diese Stange an einem

schräg vom Führerstandboden kommenden kurzen Hebel endet. Die NBI kam ungerechtfertigt ins „Kreuzfeuer der Kritik“ von Eisenbahnfreunden. Die Frage aber bleibt: Was treibt diese „Kuppelstange“ eigentlich? Öler? Tacho? Pumpe?  
*P. Hauswald, Stolpen*

## Leser fragen ...

### Wo sind sie geblieben?

Was ist aus den Lokomotiven der ehemaligen Werkbahn des VEB Schotterwerk Althüttendorf - heute VEB Zuschlagstoffe im Kreis Eberswalde - geworden? 1959 waren sieben Dampflokomotiven und zwei Diesellokomotiven im Einsatz. Letztere waren vom Typ Ns 4 mit 90-PS-Leistung und wurden 1957 von LOWA Babelsberg geliefert. Bei den Dampflokomotiven handelte es sich um einen Dreikupppler von Schwartzkopff, zwei Zweikupppler von Henschel und einen Zweikupppler von Borsig sowie zwei Zweikupppler von LOWA Babelsberg, Baujahr etwa 1955/56. Einen kleinen Zweikupppler mit dem Spitznamen „Pusselchen“ gab es auch noch.  
*W. Schönebeck, Naumburg (Saale)*

## Leser antworten ...

### Keine Werklok („me“ 5/88, S. 3)

Es kann sich dabei nicht um die Lok 38 der Forster Stadteisenbahn handeln. Das Bild wurde 1959 in Hoyerswerda aufgenommen. Die Lok 38 wurde aber erst 1966 direkt an die Kiesgrube Zeischa verkauft (s. a. das Buch „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße“). Mir ist auch bekannt, daß diese Lok keinen Kobel-schornstein besaß.  
*J. Jorkisch, Cottbus*

## Informiert sein!

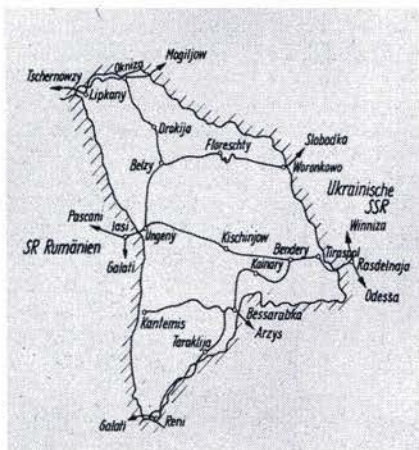


Der Handel ist höflicher. Hier werden noch Gründe angegeben. Universell verwendbar z. B.: „Aus technischen Gründen ...“ Da kam ein Wanderer des Wegs und murmelte: „Das geht ja noch, Hauptsache der Zug fährt“. Es könnte ja sein ... Dieses „Schild“ fand und las unser Leser Siegmund Frenzel aus Harzgerode am Karfreitag 1987 in Netzkater (Harzquerbahn).

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,  
Dresden

## Die Eisenbahnen in Moldawien

Moldawien gehört seit Juni 1940 als Moldawische Sozialistische Sowjetrepublik zur UdSSR. Es liegt zwischen der SR Rumänien und der Ukrainischen SSR. Mit der Bildung der Moldawischen SSR wurde auch die Direktion Kischinjaw der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) geschaffen. Durch den Ausbruch des zweiten Weltkriegs konnte sie jedoch kaum wirksam werden. Danach war mehrere Jahre lang an einen Ausbau der Eisenbahn nicht zu denken. Zunächst waren die enormen Kriegsschäden zu beseitigen. Bis Ende 1950 wurde das Streckennetz der Direktion Kischinjaw im wesentlichen wieder hergestellt. Die Strecken der Moldawischen Eisenbahnen sind in der Karte dargestellt. Dazu gehören die in die SR Rumänien führenden und damit für den internatio-



nenal Verkehr wichtigen Verbindungen Tiraspol-Kischinjaw-lasi, Okniza-Belzy-lasi und Tiraspol-Bendery-Bessarabka-Galati sowie weitere, zu meist in die Ukrainische SSR verlaufende Abschnitte. Die enge Verflechtung des moldawischen und des ukrainischen Eisenbahnnetzes ist offensichtlich. Gegenwärtig umfaßt das Netz der Moldawischen Eisenbahnen eine Länge von 1 700 km. Auf 74 der 112 Bahnhöfe werden Güter umgeschlagen. 96 Bahnhöfe haben eine zentrale Weichenbedienung. Die 74 Güterbahnhöfe weisen eine Güterlagerfläche von 36 000 m<sup>2</sup> auf. Derzeit gibt es 18 Containerumschlagplätze. An das Eisenbahnnetz der

Direktion Kischinjaw sind 500 Anschlußbahnen von Industriebetrieben und Kombinat angeschlossen.

Bis 1961 wurden die Zugförderungsleistungen der Moldawischen Eisenbahnen ausschließlich mit Dampflokomotiven erbracht. Mit der Übernahme der ersten Diesellokomotiven aus dem Diesellokomotivwerk Woroschilowgrad am 21. Mai 1961 zog auch die Dieseltraktion in Moldawien ein.

Bei den Eisenbahnen Moldawiens sind über 30 000 Eisenbahner beschäftigt.

Im letzten Fünfjahrplan stieg die Industrieproduktion der Moldawischen SSR um 32 Prozent. Dementsprechend mußten auch die Beförderungsleistungen der Moldawischen Eisenbahnen erhöht werden. Sie transportierten 1986 u. a. 3,8 Mill. t Getreide, 1,6 Mill. t Milch und 300 000 t Fleisch. Gegenüber 1980 wurden bei den Moldawischen Eisenbahnen im Jahre 1985

- die zu verladende Gütermenge um 7,6 Prozent erhöht,
- die Gütertransportleistung um 5,4 Prozent gesteigert,
- der Personenbeförderungsumfang um 7,0 Prozent erweitert,
- 200 km neue Eisenbahnstrecken gebaut und
- 1 000 neue Be- und Entladegeräte zum Einsatz gebracht.

## Kurzmeldungen

### Neue Süd-Expres-Züge mit 350 km/h

Um die Jahrtausendwende sollen zwischen Moskau und Simferopol auf der Krim Expreszüge verkehren, die nicht länger als fünf Stunden unterwegs sind. Die Vorarbeiten für die Errichtung von Schnellstrecken aus dem Zentrum der UdSSR in den Süden haben unlängst begonnen. Damit das Tempo auf 350 km/h gesteigert werden kann, erhalten die neuen Süd-Expres-Züge ein separates Gleisbett. 1996 sollen laut Plan die ersten Züge nach Simferopol rollen, drei Jahre später dann auch nach Sotschi und Kislowodsk. Die UdSSR verfügt über elf Prozent des Gleisnetzes der Welt, bewältigt derzeit jedoch ein Viertel des Personen- und mehr als die Hälfte des Gütertransports, der auf der Erde per Bahn anfällt. In diesem Planjahr fünf werden zu den 145 000 km Eisenbahnstrecken weitere 2 300 km

hinzukommen. 4 000 km zweite Gleise entstehen, 8 000 km sollen insgesamt elektrifiziert werden. *me*

### Zweite Strecke China-UdSSR

Im Westen Chinas entsteht der Anschluß für eine zweite direkte Bahnverbindung mit der Sowjetunion. 1990 soll der 224 Kilometer lange Streckenabschnitt fertig sein. *me*

### 135 Metrostationen in Moskau

Mitten in der Stadt, unter dem Puschkintplatz, ging Anfang des Jahres die 135. Metrostation in Betrieb. Es ist die Endstation Tschechowskaja mit Verbindungen zu den Stationen Puschkinskaja und Gorkowskaja. Das weit im Süden der sowjetischen Metropole gelegene Neubauviertel Tschertanowo ist dadurch mit dem Zentrum wesentlich besser verbunden. Ende des Jahres werden die Fahrgäste ihren Weg noch weiter nach Norden fort-

setzen können. Der Sawel-sker Bahnhof erhält als letzter der zehn Moskauer Fernbahnhöfe Anschluß an die Metro. Insgesamt wird die neue Nord-Süd-Achse, die in diesem Planjahr fünf fertiggestellt werden wird, 14 km lang sein. Bis 1990 wächst das gegenwärtig 220 km lange Streckennetz um weitere 45 km. *me*

### Über den Kleinen Kaukasus

Die Hochgebirgsbahn zwischen Marabda bei Tbilissi und Achalkalki hat kürzlich den Personenverkehr aufgenommen. Der Kleine Kaukasus wird von den Schienen in 2 200-m-Höhe überquert. *me*

### Metro für Ufa

Die mehr als eine Million zählende Hauptstadt der Baschkirischen ASSR erhält als 26. Stadt der UdSSR eine Metro. Die Vorarbeiten für den Bau haben bereits begonnen. *me*

### Supertlang

Viertausend Passagiere können in den 24 Wagen eines Elektro-zuges befördert werden, der unlängst in der Sowjetunion seine Versuchsfahrt absolvierte. *me*

### TPK: Obere Lena braucht Eisenbahn

Zu den Großvorhaben im Irkutsker Gebiet gehört der Aufbau des Territorialen Produktionskomplexes (TPK) Obere Lena. Der TPK liegt in der Zone der Baikal-Amur-Magistrale (BAM) und verfügt bei Kirensk mit zwei Milliarden Tonnen Kalisalz über die bedeutendsten Vorräte dieses Rohstoffs in der Welt. Außerdem hat das rauhe sibirische Klima hier beste nördliche Kiefer wachsen lassen. Deshalb braucht der TPK eine Eisenbahn, die vom Kilometer Null der BAM in Ust-Kut nach Nepa zu führen ist. Der Projektierung in diesem Jahr fünf folgt der Bau in der nächsten Planperiode. *me*

**Dank und  
Anerkennung**



„me“ berichtet  
vom 35. MOROP-Kongreß  
in Schweden

*Stockholm, 28. August 1988:* 128 Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner aus zwölf Ländern Europas treffen ein, darunter eine aus 25 Funktionären des DMV bestehende Delegation. Gastgeber für den 35. Kongreß des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) ist der „Zentralverband eisenbahnhistorischer Vereine“ Schwedens (Järnvägs Historiska Riks Förbundet). Neben den turnusmäßigen Sitzungen der Ausschüsse des MOROP am 28. und 29. August 1988 sind bis zum 2. September 1988 zahlreiche eisenbahntechnische Exkursionen geplant.

*Stockholm, 29. August 1988:* In der großen Maschinenhalle des Technischen Museums wird der MOROP-Kongreß eröffnet. Im Auftrage des schwedischen Verbandes begrüßt Niclas Yllner die Gäste aus nah und fern. Erschienen sind u. a. der Direktor des Technischen Museums, Erik Lundblad, der Direktor der Schwedischen Staatsbahnen, Stig Larsson, der Stellvertreter des Bürgermeisters von Stockholm, Bernhard Rugmann, der Generaldirektor der Stockholmer Verkehrsbetriebe, Beckström. In interessanten Vorträgen erfahren die MOROP-Teilnehmer Wissenswertes über die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des schwedischen Schienenverkehrs. Schließlich eröffnet der MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele (DDR) den Kongreß. Er betont, daß sich im Vergleich zum Jahre 1974, als hier der letzte Kongreß stattfand, viel getan habe. Die schwedischen Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde sind wesentlich aktiver geworden. Zahlreiche Veteranen der Schienen wurden museumsgerecht aufgebaut, Museumseisenbahnen eröffnet, viele Klubanlagen sind entstanden. Der Sinn der MOROP-Kongresse, so der Redner, bestehe darin, Freizeit für ein sinnvolles Hobby völkerverbindend zu betreiben, technische Denkmäler zu pflegen und somit zur Traditionspflege beizutragen. Einen aktiven Beitrag dazu leiste auch der diesjährige Gastgeber, der schwedische Verband. In diesem Sinne wünschte Dr. Ehrhard Thiele den Organisatoren und Teilnehmern einen guten Verlauf des Kongresses.

*Nora, 30. August 1988:* Der erste Exkursionstag führt die Eisenbahnfreunde zur Museumsbahn Ervalla – Nora. Eingesetzt wird hier ein historischer Dampfbzug. Der Nora-Bergslags-Veteran-Club betreut in Nora zahlreiche Museumsfahrzeuge. Die 18 km lange und durch eine reizvolle Landschaft führende Strecke wird in den Sommermonaten von Museumszügen befahren. Nicht weniger beeindruckend ist am gleichen Tag eine Exkursion zu den ASEA-Werken in Västerås; hier werden Triebzüge für S- und U-Bahnen gebaut.

- 1 Im Bahnhof Nora steht am 30. August 1988 der MOROP-Sonderzug abfahrbereit in Richtung Ervalla.
- 2 Dieser Ellok-Veteran gehört den ASEA-Werken in Västerås und beförderte ebenfalls den MOROP-Sonderzug am 30. August 1988 auf einigen Streckenabschnitten.
- 3 1856 erblickte sie bei Peacock & Co. in Manchester das Licht der Welt: die Lokomotive PRINS AUGUST. Sie gehört zu den betriebsfähigen Lokomotiven im Eisenbahnmuseum von Gävle. Am 31. August 1988 wurde die Maschine den Teilnehmern des 35. MOROP-Kongresses vorgeführt.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam



**Aus der Arbeit des Technischen Ausschusses**

Der Technische Ausschuß (TA) beriet unter Vorsitz seines Leiters Ferenz Szegö, UVR, am 28. und 29. August 1988.

Von den elf Mitgliedsländern waren sechs Länder durch offizielle Delegierte vertreten, darunter die DDR.

Die NEM-Vorschläge wurden in zwei Arbeitsgruppen beraten. Es waren die

– NEM 111 *Kleinster Bogenradius.* Diese NEM wird aufgrund einiger Änderungsvorschläge noch überarbeitet.

– NEM 122 *Querschnitt des Bahnkörpers.* Diese NEM wird dahingehend überarbeitet, daß sie für Normal- und Schmalspurbahnen universell gültig wird.

– NEM 400 *Bewertungskriterien für Triebfahrzeuge.* Der Vorentwurf des DMV wurde als wertvolle Diskussionsgrundlage anerkannt. Im Ergebnis der Diskussion sind weitere Veränderungen vereinbart worden.

– NEM 626 *Stromabnahme am Zug.* Diese NEM ist geringfügig zu überarbeiten.

– NEM 640 *Elektrische Kennwerte.* Diese NEM wurde verabschiedet und von der Delegiertenversammlung in Kraft gesetzt.

– NEM 632 *Gleichstromzugförderung, Zweischienensystem*

– NEM 635 *Gleichstromzugförderung, symmetrisches Mittelleitersystem*

– NEM 645 *Wechselstromzugförderung, symmetrisches Mittelleitersystem.*

Alle drei NEM lösten eine Grundsatzdiskussion aus. Während bisher jede NEM mit allen anderen NEM kompatibel sein mußte, beschloß der TA einstimmig, daß nunmehr auch nicht kompatible Systeme gleichwertig nebeneinander als verbindliche NEM angenommen werden. Der Anwender kann sich für ein System entscheiden. Damit ist dann die für das ausgewählte System gültige NEM verbindlich. Die vorliegenden Entwürfe werden in Details überarbeitet.

Im Plenum des TA wurde für die künftige Arbeit eine längerfristige Planung beschlossen.

Im TA wurden u. a. folgende Themen vorgeschlagen:

– Bewertungskriterien für Triebfahrzeuge

– Bewertungskriterien für Wagen

– Meßtechnik und Meßverfahren für Zugkräfte und Rollwiderstand

– Feinnormen

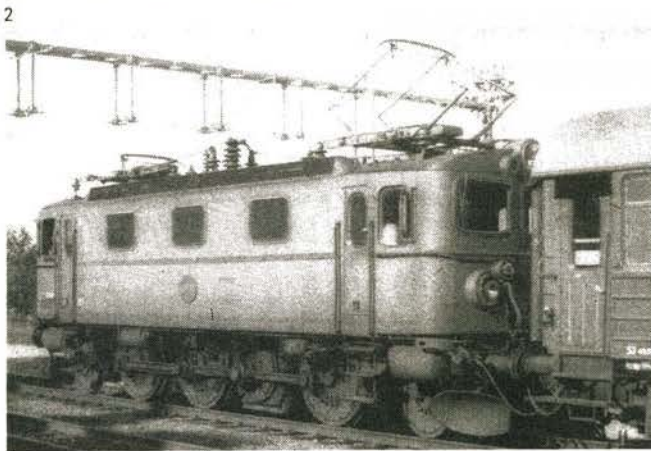
– große Spurweiten.

Olaf Herfen

**Gävle, 31. August 1988:** Mit einem alten D-Zug-Train und einem Ellokveteranen wird das Eisenbahnmuseum in Gävle erreicht. Vorhanden sind hier mehr als 40 Lokomotiven, z. T. über 100 Jahre alt, und etwa eine gleiche Anzahl von Reisezug- und Güterwagen. Die beeindruckenden Exponate ermöglichen einen nahezu vollständigen Streifzug durch die Eisenbahngeschichte Schwedens. Später stellen die meisten Teilnehmer fest, daß der Besuch des Eisenbahnmuseums Gävle ein besonderer Höhepunkt des Exkursionsprogramms war.

**Stockholm, 1. September 1988:** Dieser Tag ist der Eisenbahn und dem Städtischen Nahverkehr des Großraums Stockholm gewidmet. Am Vormittag werden das Bw und Bw Stockholm-Hagalund besichtigt, diese Exkursion vermittelt SJ-Atmosphäre von heute; allerdings – und das ist bemerkenswert – hinter den Kulissen. Nachmittags dann ein Blick in die U-Bahn-Hauptwerkstatt Blasut. Die Mitfahrt auf dem Führerstand eines neuen von ASEA gebauten Elektrotriebzugs steht für jeden Teilnehmer abends auf dem Programm.

**Stockholm, 2. September 1988:** Vormittags wird die Roslagsbahn befahren, jene 891-mm-spurige Lokalbahn, die in Stockholm Ost ihren Anfang nimmt und zahlreiche Vororte miteinander verbindet. Die Perspektive dieser seit 1894 (!) elektrisch betriebenen und inzwischen 100 Jahre alten Schmalspurbahn war viele Jahre umstritten. Eisenbahnfreunde, Politiker und Anlieger setzten sich für den Fortbestand des im Laufe der Jahre reduzierten Streckennetzes ein. Nun steht eine grundlegende Erneuerung des Fahrzeugparks bevor.



**Aus der Arbeit des Ausschusses Eisenbahnfreunde**

Bekanntlich ist der DMV seit 1987 auch offizielles Mitglied des Ausschusses Eisenbahnfreunde (AE) (siehe „me“ 11/87, S. 14).

In Stockholm stand die weitere Konsolidierung der Arbeit des AE im Vordergrund. Das überarbeitete Verzeichnis der europäischen Eisenbahnzeitschriften wurde fertiggestellt. Eine Übersicht zum Fotorecht bei den europäischen Staatseisenbahnen konnte wegen der ausgebliebenen Meldung der meisten Mitgliedsverbände nur unvollständig vorgelegt werden. Das Präsidium des DMV hat sich zwischenzeitlich darum bemüht, aufgrund unterschiedlicher Auslegungen des bestehenden Fotorechts beim Fotografieren von Anlagen und Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn, den aktuellen Standpunkt des Ministeriums für Verkehrswesen zu erhalten. Das entsprechende Material ist inzwischen eingetroffen und wird nach redaktioneller Überarbeitung veröffentlicht.

Zu der geplanten Aufstellung der einzelnen Mitgliedsverbände, die sich mit dem Vorbild befassen, gab es unterschiedliche Auffassungen. Als wesentlich erscheint hier ein Informationsaustausch über die in den einzelnen Mitgliedsverbänden zuständigen Vertreter.

Die Geschäftsordnung des AE, die als Entwurf vorlag und Grundlage der weiteren Arbeit des AE ist, wurde nach Diskus-

sion im AE ergänzt und in der Delegiertenversammlung bestätigt.

Insgesamt kann nicht übersehen werden, daß die Arbeit des seit drei Jahren bestehenden AE noch in den Kinderschuhen steckt. So war die Beratung auf dem 35. MOROP-Kongreß in Stockholm insofern unbefriedigend, als eine rechtzeitige Abstimmung über Tagungstermin und -dauer zwischen Leiter und Veranstalter nicht zustande kam und somit unter Zeitdruck gearbeitet werden mußte.

Damit konnten nicht alle anstehenden Probleme diskutiert werden. Das betraf auch einen internationalen Fotowettbewerb, zu dem die Mitglieder der MOROP-Verbände aufgerufen werden sollen.

Der DMV arbeitete dem AE – eine Zusammenstellung aller Traditions- und Touristikbahnen der DDR sowie Eisenbahnsammlungen,

– Informationen zur Tätigkeit der Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde der DDR zur Veröffentlichung zu und

– übergab den Veranstaltungskalender der Eisenbahnfreunde für das Jahr 1989. Als deutschsprachiger Vertreter wurde der Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnfreunde des DMV, Rolf Steinicke, in das Komitee des AE durch Beschluß der Delegiertenversammlung kopiert.

*Rolf Steinicke*

Am Abend des gleichen Tages findet die festliche Abschlußveranstaltung statt. Das Motorschiff „Västana“ bringt die rund 130 Eisenbahnfreunde nach Waxholm. Hier wird nicht nur gegessen und Bilanz gezogen. MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele (DDR) dankte auch allen Organisatoren für die gelungenen Veranstaltungen. Anschließend informierte er über die weiteren Aufgaben des MOROP:

– Künftig muß vor allem der Informationsfluß zwischen den Landesverbänden noch besser funktionieren.

– In den Ausschüssen ist die bewährte und konzentrierte Arbeit fortzusetzen.

– Die Foren der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde sollten künftig so vorbereitet werden, daß sie echte Höhepunkte während der Kongresse werden.

Die Rückfahrt auf dem 1908 gebauten Dampfschiff „Storskär“ ist ein besonderes Erlebnis.

**Fazit**

In wenigen Tagen gab es erfolgreiche Beratungen, es wurde viel Eisenbahn geboten, interessante Eisenbahntechnik von gestern und heute gezeigt. Den Gastgebern dieses Kongresses, besonders aber den Herren Niclas Yllner und Jürgen Boldt, gebührt ein herzliches Dankeschön. Der 35. bleibt in guter Erinnerung!

*wdm*

Dipl.-Ing. Heiner Matthes,  
Karl-Marx-Stadt

**Eine Großserie  
für Chemnitz**

**Die Trieb- und Beiwagen  
der Baujahre 1928/29**

**2. Teil**

*Steuerung*

Die Antriebsmotoren werden auf direktem Weg von den auf beiden Plattformen stehend angeordneten Nockenfahrtschaltern gesteuert. Mit diesen lassen sich

- die Vorschaltwiderstände in Kombination abschalten,
- die Motoren von Serien- auf Parallelschaltung umstellen,
- die magnetische Erregung der Hauptfeldspulen schwächen (Shunt),
- die Motoren von „Fahren“ auf „Bremsen“ (Generatorbetrieb) umschalten,
- die Fahrtrichtung (Drehrichtung der Motoren) umkehren,
- Fahrten im einmotorigen Betrieb, getrennt für beide Fahrtrichtungen, realisieren und
- die Schienen- und bei einem Teil der Fahrzeuge die elektrische Feststellbremse zuschalten.

Im einzelnen sind folgende Fahrstallertypen im Gebrauch:

Tw	Typ	Fahrstufen		Bremsstufen
		Serie	Parallel	
218-220,	N II FB	3 + 2*)	2 + 2*)	8
222-227,	spez. 29b			
229-239	(AEG)			
221, 228	VN FB 2.92	11 + 2*)	10 + 2*)	17
	Form 3			
	(AEG)			
240-252	OF 36-54	4 + 2*)	2 + 3*)	7
	(SSW)			

\*) Dauerfahrstufen mit voller bzw. geschwächter Felderregung

Zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit wurde nach dem zweiten Weltkrieg die Feldschwächung bei parallel-

geschalteten Fahrmotoren unwirksam gemacht.

Die Motortrenn- und Richtungswendewalze der vorgenannten AEG-Fahrtschalter besitzt zusätzlich die Schaltstellung für die elektrische Feststellbremse. Die Fahrtschalter wurden anfangs mittels abnehmbarer Handkurbel betätigt. Man tauschte letztere zwecks besserer Bedienbarkeit im Rahmen von Umbauarbeiten gegen fest montierte Schalträder aus. Die Fahrtschalter sind elektrisch und mechanisch gegeneinander bzw. in sich selbst verriegelt. Zu jedem Triebwagen gehört nur ein Umschalthebel.

*Beleuchtung, Heizung, Lüftung*

Die Beleuchtung wird ausschließlich mit 600-V-Netzspannung betrieben. Im Fahrgastraum sind neun Leuchtkörper auf der Decke und den Dachkehlen verteilt. Scheinwerfer und Beleuchtung der rückwärtigen Plattform werden gemeinsam ein- bzw. umgeschaltet. Zielschilder und Liniennummern sind beiderseits beleuchtet.

Den gesetzlichen Forderungen entsprechend wurden später Einstieg- und Schlußbeleuchtung, je nach Fahrtrichtung umschaltbar, installiert.

Drei mit 125-V-Lampen in Serienschaltung bestückte Lichtstromkreise sind getrennt abgesichert und zu schalten sowie mit einer Sucherschaltung (Überbrückung einer defekten Lampe) ausgestattet.

Zur Beheizung des Fahrgastraums werden ausschließlich umschaltbare Vorwiderstände genutzt. Sie sind unter jeweils vier Doppelsitzbänken montiert. Da die Verbindung zum Betreiben von Beleuchtung und Heizung des Beiwagens über ein gemeinsames Kabel erfolgt, ist im Triebwagen ein Leistungsschalter für die elektrischen Verbraucher des Beiwagens vorhanden. Außerdem ist noch der Hauptschalter für alle nicht dem Fahrstromkreis zugehörigen Baugruppen installiert.

Zur Belüftung des Fahrgastraums dienen die ausstellbaren Scheiben des Oberlichtaufbaus. Künstliche Belüftung ist nicht vorhanden.

*Aufbau des Beiwagens*

Der Beiwagen besitzt im Gegensatz zum Triebwagen kein eigenes Laufgestell. Statt dessen ist der Wagenkasten-Bo-

den-Rahmen mit zusätzlichen Unterzügen aus Profilstahl U 16 verstärkt. Diese tragen die Führungen der Rollenachslager und sind beim Übergang zwischen Innenraum und Plattformen abgekröpft. Der Wagenkasten ist gegenüber den Radsätzen nur einfach abgefedert; dafür sorgen unter den Stehblechen der Seitenwände angeordnete Blattfedern. Sie dämpfen die auf die Lager der Hauptfedern wirkenden senkrechten Kräfte.

Als Bremse ist für jeden Radsatz eine Scheibenbremse vorgesehen. Das zugehörige Gestänge mit Zangen wird von einem langhübrigen Elektromagneten, der sich während der elektrodynamischen Bremsung des Triebwagens erregt, mit 7,4-kN-Zugkraft betätigt. Es kann überdies auch von beiden Plattformen mittels Handrad bewegt werden. Das Übersetzungsverhältnis der mechanischen Bremsanlage beträgt 1:89,5. Es werden 137,6% der Leer- bzw. 86,5% der Masse des besetzten Fahrzeuges abgebremst.

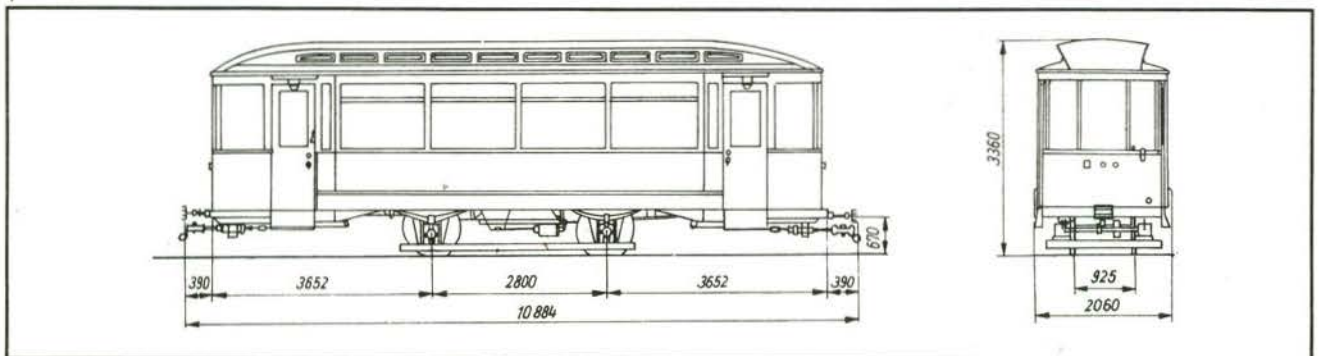
Die Bremssoleinoide mehrerer gekuppelter Beiwagen sind stets parallel zueinander geschaltet. Bei Ausfall eines Soleinoids bleibt dank eines Bremsschutzwiderstandes die Bremswirkung im Triebwagen uneingeschränkt erhalten.

Das Äußere des Wagenkastens sowie dessen Innenausstattung sind weitgehend dem Triebwagen angepaßt, so daß sich eine gesonderte Beschreibung erübrigt.

Die Beiwagen 601-620 unterscheiden sich von den übrigen Fahrzeugen dadurch, daß die Säulenkonstruktion und die Perrontrennwände mit Stahlprofilen ausgekleidet sind. Mit diesen sind zwei ebene Sprengwerke unter der Fensterbrüstung der Seitenwände verbunden. Dadurch wird die Wagenkastenkonstruktion mitttragend. Die elektrische Verbindung zwischen den Fahrzeugen für Betriebsbremse, Beleuchtung/Heizung und für die optisch-akustische Signalanlage wird durch Kabel mit unverwechselbaren Steckern hergestellt. Zur Beheizung sind vier mit Netzspannung betriebene Bahnheizkörper mit einer Leistung von insgesamt 1200 W installiert.

*Farbgebung*

Entsprechend den von der Straßenbahnverwaltung gestellten Lieferbedin-

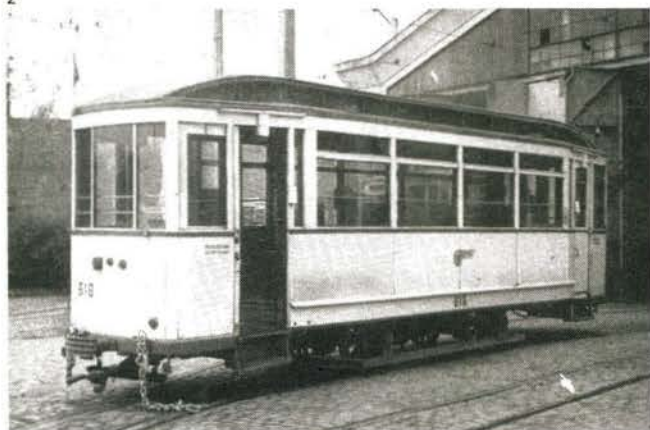




gungen erhielten die Außenflächen des Wagenkastens einen in Elfenbein gehaltenen Ölfarbanstrich. Das Dach mit Regenleiste wurde grau; Fahrgestell, Rammbohlen mit Kletterschutz, Zug-/Stoßpuffer und Kabel Dosen wurden dagegen schwarz lackiert. Auch die Wagennummer war schwarz gehalten. Seit 1956 wurde die farbliche Monotonie aufgelockert, indem die Außenflächen in Höhe des Dachkranzes, der Fensterbrüstung und des Bodenrahmens je einen blauen Zierstreifen erhielten. Auch die Rammbohlen mit Kletterschutz, Kabel Dosen und die Wagennummern erschienen künftig in blauem

ab 1936: Einführung optischer Fahrtrichtungsanzeiger, Patent Knust, 1938–1956: Ersatz der beiden über jeder Stirnscheibe angebrachten Scheinwerfer durch einen Scheinwerfer in Plattenformmitte des Triebwagens, nach 1945: Austausch der Jalousiescheiben gegen feste Stirnscheiben im Triebwagen, (versenkbare Seitenfensterscheiben werden arretiert) ab 1949: Einbau von Fensterschutzstäben als zusätzliche Haltemöglichkeit, ab 1951: Anordnung sämtlicher Zielschilder über den Stirnscheiben des Triebwagens, damit Wegfall der Schildermagazine unter den Frontscheiben,

Signalanlage für den Betrieb mit schaffnerlosen Triebwagen (Z-Betrieb) 1963–1968: Ausrüstung für den völlig schaffnerlosen (OS) Betrieb; optisch-akustisches Warnsignal mit Kontrollinstrument, Ausstiegsbeleuchtung, akustisches Notsignal, Sicherheitsketten zwischen den Fahrzeugen, Rückblickspiegel, 12-V-NC-Batterie im Triebwagen, Ausbau der mechanischen Zugglocken aus Trieb- und Beiwagen, 1965–1976: Einbau einer separaten fahrtrichtungsabhängigen Betätigungsmöglichkeit der Schienenbremsen mittels Schütz- und einer Weichensteuer-einrichtung,



1 Beiwagen der Serien 576–600, 601–620, 621–625 im Maßstab 1:87

2 Beiwagen der Serie 601–620

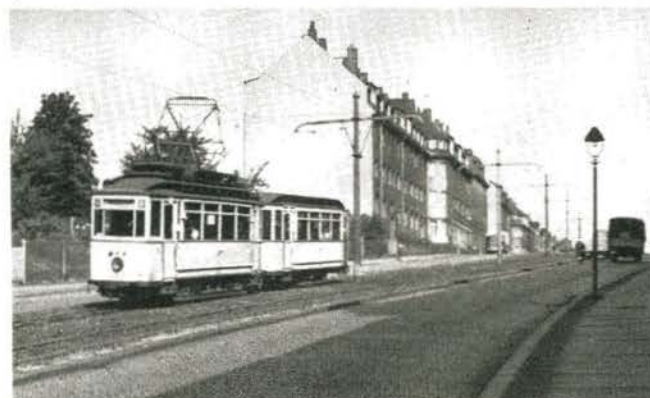


3 Eine „kipplige“ Situation hatte sich am 19. September 1939 an der Platanenstraße ergeben, als ein mit Gasflaschen beladener Lkw den Triebwagen 227 ramnte.

nie 8 auf der Steigungsstrecke zwischen Helmholtz- und Margaretensstraße in Hilbersdorf, geführt vom Tw 229.

4 Seit Dezember 1975 Geschichte: Ein Zug der Li-

5 Hauptuntersuchung des Tw 332 (ex 232) und Bw 582 im Straßenbahnhof Altendorf im Jahre 1984.



Farbton. Die Stadtfarben von Karl-Marx-Stadt sind Blau-Gelb. Die Dachfarbe wechselte zum schwarzen Bitumenanstrich. Anstelle der Öl- wurden zuletzt ausschließlich Alkydfarben verwendet.

**Umbauten**

Im Verlaufe der zurückliegenden 59 Einsatzjahre erfuhren die Trieb- und Beiwagen zahlreiche Um- und Nachrüstungen, die im Interesse der Arbeitserleichterung, Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Erfüllung gesetzlicher Forderungen lagen. Im folgenden sind wichtige Veränderungen aufgeführt.

1954–1960: Einbau eines Klappsitzes für den Triebwagenführer, verbunden mit der Drehung des Fahrschalters und veränderter Platzierung einiger Bedienteile sowie Einbau einer elektrischen Schlußleuchte, 1956–1961: veränderte Liniennummern-anzeige: transparente Scheiben im Triebwagen beiderseits der Zielschildkästen (dadurch Wegfall der Dachlampen); im Beiwagen Blechtafeln in Höhe der Fensterbrüstung der Stirnseiten; zusätzliche Nummerntafel neben den vorderen Einstiegen bei allen Fahrzeugen, ab 1956: Nachrüstung einer einfachen

1972–1976: Einbau einer batteriegespeisten Notbeleuchtungsanlage zur Kenntlichmachung eines liegengebliebenen Zuges; 1969/71: Austausch der Scheinwerfer bei den Tw 220, 222, 223, 224, 227, 229, 231, 233, 234, 236 gegen Bilux-Scheinwerfer (Betrieb mit 600-V-Netzspannung über Vorschaltwiderstand), ab 1975/76: Typenbereinigung der Fahrmotoren: die Tw 240–252 erhielten ebenfalls den leistungsstärkeren Typ Uk 523a; ab 1975/77: Die Tw 221 und 228 wurden mit Fahrschaltern des Typs DF 36–54 bestückt.

1984/85: Einbau einer 24-V-Batterie in die noch vorhandenen Triebwagen zum Betreiben von Schluß-, Brems-, Fahrtrichtungs-Blinkleuchten, der Notbeleuchtung sowie des optisch-akustischen Warnsignals im Zug. Die verbliebenen Beiwagen wurden ebenfalls mit der 24-V-Signalanlage ausgerüstet und nur noch als sogenannte Schlußwagen eingesetzt (Kabelsteckdosen nur an der vorderen Plattform).

Die Trieb- und Beiwagen verkehrten zuletzt als „unechte“ Einrichtungsfahrzeuge (in Fahrtrichtung zuletzt links liegende Türen wurden gesperrt, Bedienteile der Signalanlage waren nur auf der

ner UKW-Funkanlage ausgerüstet. 1975 wurden die Triebwagen in 318–352 umnumerierte.

**Einsatz der Fahrzeuge**

Die Tw-Serie 218–239 wurde zusammen mit den neuen Bw 576–625 bei Inbetriebnahme den Betriebsbahnhöfen Kappel und Planitzstraße (heute Leninstraße) zugeteilt, während die Serie 240–252 zum Betriebsbahnhof Alchemnitz gelangte. Aufgrund der für die 20er Jahre starken elektromotorischen Ausrüstung und sicheren Bremsrichtungen übernahmen die Tw 218–239 als Planleistung die Linien 1 (Siegmar–

fahrdynamische Ausrüstung verfügten, die Beförderungsaufgaben.

Die kleinen Trieb- und Beiwagen früherer Baujahre verstärkten, soweit sie für die Personenbeförderung verblieben, von nun an Plankurszüge als Einsetzer oder bedienten Einsatzlinien.

Während des zweiten Weltkriegs erhielten die Tw 239, 247 und 249 bei den Fliegerangriffen in ihren Betriebsbahnhöfen Totalschäden. Das gleiche Schicksal ereilte die Bw 580, 583, 595, 618 und 619.

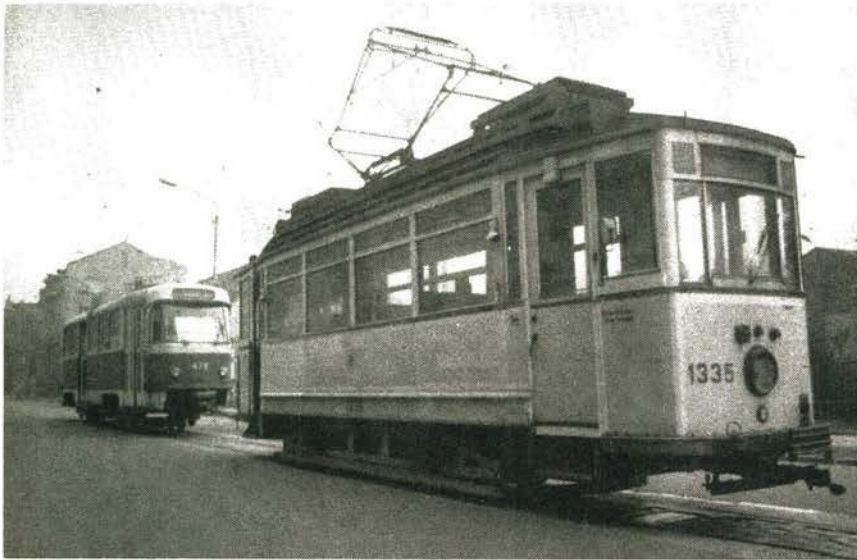
Die Triebwagenfahrgerüste und ein Teil der Ausrüstungen wurden 1950 für die Aufbautriebwagen (Nr. 300–307) wiederverwendet. Abgesehen von notwendigen Umdispositionen, besonders in den ersten Nachkriegsjahren, blieb es bei dem vorgenannten Aufgabengebiet für die Trieb- und Beiwagen. Bis zum Wiederaufbau des zerstörten Alchemnitzer Depots war der Straßenbahnhof Altendorf für die Linie 5 zuständig. Nur selten „verirrte“ sich ein Triebwagen auf eine andere Linie, während die Beiwagen auf den Linien der „Stamm“-Betriebsbahnhöfe freizügiger eingesetzt worden sind. Mit der Umprofilierung des Betriebsteils Kappel zur Straßenbahn-Hauptwerkstatt gelangten 1953 alle dort bisher stationierten Fahrzeuge zum Straßenbahnhof Leninstraße.

Im Zuge der schrittweisen Umstellung der Linie 5 auf Regelspur wechselten die Tw 240–252 im Jahre 1960 ebenfalls zum Straßenbahnhof Leninstraße über. Von hieraus fuhren sie auf der Linie 7 (Gablitz–Furth, später Leninstraße–Furth) bis zu deren Einstellung im Februar 1972. Von nun an gab es keine feste Linienbindung für diese Fahrzeugserie mehr. So sah man die Triebfahrzeuge auf den Linien 1 (Siegmar–Gablitz), 3 (Rottluff–Zentralhaltestelle) und 9 (Schillerplatz–Schule Hilbersdorf) sowie als Verstärkungswagen.

Nach Schließung des Betriebsbahnhofs Leninstraße als Straßenbahndepot im Januar 1976 konzentrierte man alle Schmalspurfahrzeuge auf dem Betriebsbahnhof Altendorf. Das Schmalspurnetz war inzwischen auf wenige Streckenäste zusammengeschrumpft. Abgesehen von einigen noch nicht ausgemusterten Exemplaren aus anderen Bauserien von Trieb- und Beiwagen war der größte Teil der hier beschriebenen Fahrzeuge intakt. Ihnen oblag daher auch die Besetzung der Linien nach Siegmar, Schönau, Rottluff und zur Weststraße. Als letzte Linie des einstigen Schmalspurnetzes bestand bis vor wenigen Tagen noch die Linie 3 (Zentralhaltestelle–Rottluff) als Einsatzgebiet.

**Quellenangaben**

- [1] Technische Lieferbedingungen sowie Schriftwechsel (in: Akte „Straßenbahnwagen 1“, Archiv VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt)
- [2] Gleispläne des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt
- [3] Lehmann, P. und Matthes, H.: Betriebschronik der Straßenbahn Karl-Marx-Stadt 1980; Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984



6 Von 1977 bis 1984 wurden auf Spezialdrehgestellen TATRA-Fahrzeuge über eine schmalspurige Betriebsstrecke von und zur Hauptwerkstatt Kappel gebracht. Seit einigen Wochen ist die Hauptwerkstatt durch eine regelspurige Gleisanlage erreichbar (siehe auch „me“ 10/84, S. 7).

Fotos: Sammlung Verfasser (3); Verfasser (2, 4 bis 6); Zeichnung: Verfasser

Vorderplattform der Triebwagen vorhanden); nur die Tw 327 und 351 blieben als Zweirichtungsfahrzeuge erhalten.

Teilweise sind nicht regenerierungsfähige Originalbaugruppen (Stromabnehmer, Überspannungsschutz, Übersstromauslöser) durch Ersatzbaugruppen des Einheits-Straßenbahnwagens ausgetauscht worden. Versuchsweise wurde 1954 im Tw 221 der sogenannte Fahrgastfluß (mit Schaffnersitz) eingeführt. Er hat sich nicht bewährt. Erprobt wurde ab 1969 im Tw 227 eine Kleinspannungsanlage mit Motorgenerator, Laderegler und 12-V-Batterie zum Betreiben von Scheibenwischer, Warn Glocke, Brems- und Fahrtrichtungsblinkleuchten sowie Heißeisheibe. Des großen Instandhaltungsaufwandes wegen wurden Motorgenerator und Regler sowie ein Teil der Kleinspannungsverbraucher 1977 wieder entfernt. 1962 war der Tw 237 kurzzeitig mit ei-

Markt–Planitzstraße) und 8 (Weststraße–Schauspielhaus–Hilbersdorf–Ebersdorf) und verdrängten leistungsschwächere Triebfahrzeuge der Serie 173–192 auf die vom Betriebsbahnhof Altendorf aus bedienten Linien 3 und 4 (Bernsdorf–Rottluff bzw. Borna).

Die Tw 240–252 wurden auf der Linie 5 (Alchemnitz–Johannisplatz–Furth, später Alchemnitz–Hauptbahnhof) eingesetzt, da die in der Talau des Chemnitzflusses verlaufende Trasse günstigere Einsatzbedingungen für Triebfahrzeuge mit geringerer Antriebsleistung bot. Der vordem unhaltsame Zustand, daß kleine ältere Triebwagen bis zu zwei große Beiwagen auf den Linien 1 und 5 einschließlich der zugehörigen Einsatzlinien 2 bzw. 6 schleppen mußten und aufgrund dieser Überbeanspruchung häufig ausfielen, gehörte nun der Vergangenheit an. Die neuen aus Trieb- und zwei Beiwagen bestehenden Zugeinheiten befuhren die 11,4 km lange Linie 1 in 47 Minuten und boten mehr Plätze als zuvor an. Auf der Linie 8 kamen wegen ihrer außergewöhnlichen Trassenlage mit wechselnden Neigungen bis zu 67 % ausschließlich Zweiwagenzüge zum Einsatz. Die neuen Triebwagen teilten sich hier mit fünf Triebwagen des Baujahres 1928 (Nr. 203–207), welche über die gleiche