

6  
87

transpress

**modell**

# eisenbahner

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

Poster



**Seit 10 Jahren  
mit moderner Traktion**

Das Streckennetz der Bulgarischen Staatseisenbahnen (BDŽ) ist 4308 km lang. Dazu gehören auch 245 km Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 760 mm. Über 50 % des Streckennetzes ist elektrifiziert, und bereits 1977

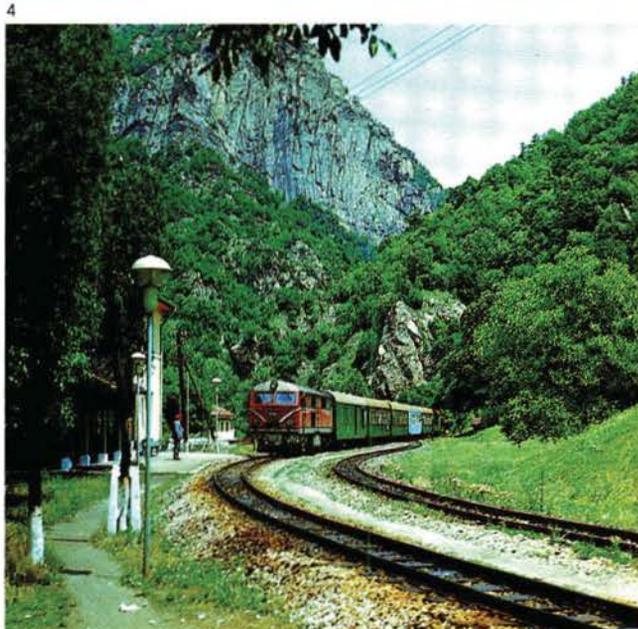
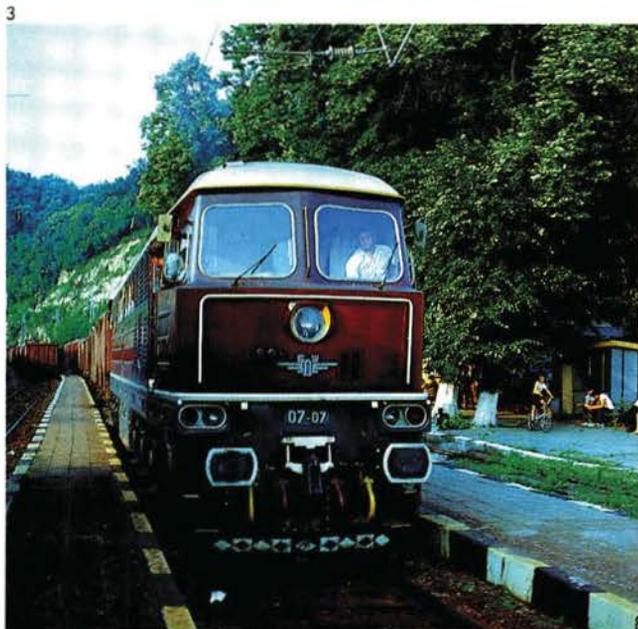
wurden die letzten Dampflokomotiven abgestellt.

Wie in anderen sozialistischen Ländern spielt auch hier der Güterverkehr eine dominierende Rolle. Es sind vor allem Erzeugnisse des Kohlebergbaues sowie der Land- und Forstwirtschaft, die mit den BDŽ transportiert werden. Die Strecken der Bulgarischen Staatseisenbahnen führen durch 180 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 47 km!

1 Trotz des aufkommenden Gewitters wird der Expreßzug nach Sofia, gezogen von der Lokomotive 42-61, pünktlich Varna verlassen (31. August 1985).

2 Abfahrtsbereit in Varna steht ebenfalls am 31. August 1985 der Nahverkehrszug nach Kornobat mit dem Triebwagen 32-20 an der Spitze.

3 Sowjetische Großdiesellokomotiven gehören auch bei den BDŽ zum täglichen Bild. Diese Auf-



nahme von der Lokomotive 07-07 des Bw Gorna Orjachowitza entstand am 24. Juni 1985 im Bahnhof Veliko Tarnovo.

4 Mit modernen Fahrzeugen werden auch die bulgarischen Schmalspurbahnen betrieben. Das Foto von der 75-01 wurde am 23. Juni 1984 in Zepina aufgenommen. Genauere Angaben über diese Bahn sind im „me“, Hefte 3 und 4/1980, veröffentlicht worden.

5 Erinnerungen an die Dampflokomotiven: Vor dem Bw Varna befindet sich die Lokomotive 47.31 als Denkmal.

eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
36. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>aktuell</b>	25 Jahre DMV Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1987 umgeschaut	2 26
<b>forum</b>	Chronik des DMV/Leser schreiben, meinen, fragen und antworten	2/4
<b>interview</b>	Berliner Ausstellungen gut vorbereitet	3
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	24
<b>anzeigen</b>	suche/biete/tausche	25

**eisenbahn**

<b>kurzmeldungen</b>	DDR und Ausland/Lokeinsätze	12
<b>mosaik</b>	Werklokomotiven der DR	13
<b>historie</b>	Vulcan „q“ (2. Teil)	6
<b>poster</b>	Lok 50 1002 mit einem Zug bei Nossen	14/15
<b>international</b>	Die sowjetischen Eisenbahnen	10

**nahverkehr**

<b>aktuell</b>	Neues von der Rostocker Straßenbahn	5
----------------	-------------------------------------	---

**modellbahn**

<b>anlage</b>	Eine Gartenbahn entsteht (2. Teil) S-Bahnhof Berlin-Adlershof in der Nenngröße N	19 27
<b>mosaik</b>	Fritz Pilz und sein Modellgleis	22
<b>international</b>	XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb	16
<b>vorbild-modell</b>	H0-Modell eines zweiachsigen Kohlenstaubwagens	17

**Titelbild**

Zahlreichen Besuchern fiel die N-Anlage der Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“ des DMV während der Modellbahn-Ausstellung im Berliner Kulturhaus „Prater“ auf. Das Motiv: der S-Bahnhof Berlin-Adlershof. Mehr über die interessante Anlage ab Seite 27 dieser Ausgabe.  
Foto: A. Stirl, Berlin

**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

**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.



Redaktionsschluß: 30. 4. 1987  
Geplante Auslieferung: 4. 6. 1987  
Geplante Auslieferung des Heftes  
7/87: 7. 7. 1987

## 25 Jahre DMV

Aus der Grußadresse des Ministers für Verkehrswesen  
**Otto Arndt**

Zum 25jährigen Bestehen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR übermittle ich allen Mitgliedern dieser Organisation im Namen der Werktätigen des Eisenbahnwesens die herzlichsten Glückwünsche...

In einem Vierteljahrhundert hat sich der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR zu einem geachteten und anerkannten Partner der Volkswirtschaft und insbesondere des Verkehrswesens entwickelt...

Die vielfältigen Aktivitäten zur Nachwuchsgewinnung für den Eisenbahnerberuf und bei der Unterstützung durch Modellversuche im Zusammenhang mit der Einführung von moderner Technologie sprechen für sich.



Foto: ZBDR

Die gesellschaftliche Bedeutung des DMV zeigen auch die Erfolge bei der Erziehung und Bildung der jungen Generation in vielen Arbeitsgemeinschaften...

Die Zusammenarbeit mit dem Kulturbund bei der Restaurierung und Pflege der technischen Denkmäler des Schienenverkehrs hat sich bewährt. Die umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit hat im geistig-kulturellen Leben unserer sozialistischen Heimat einen hohen Stellenwert. Und nicht zuletzt trägt die intensive Mitarbeit des DMV im Rahmen des MOROP zur internationalen Stärkung der DDR bei...

Anläßlich des Jubiläums spreche ich dem Präsidenten und allen Mitgliedern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR für die geleistete Arbeit in den zurückliegenden 25 Jahren Dank und Anerkennung aus. Für die weitere verantwortungsvolle Tätigkeit, insbesondere auch im Hinblick auf den 34. MOROP-Kongreß in Erfurt, wünsche ich viel Erfolg und uns weiterhin eine konstruktive Zusammenarbeit zur Sicherung der Verkehrswesen vom XI. Parteitag der SED übertragenen Beförderungs- und Transportaufgaben.

## Festliche Präsidiumssitzung in Leipzig

Am 7. April 1987 fand in Leipzig aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des DMV eine festliche Präsidiumssitzung statt. Verbunden damit war der Besuch einer kleinen Modellbahn-Ausstellung im Kulturraum des Hauptbahnhofs der Messemetropole. Hier konnten sich die Verbandsfunktionäre von der erfolgreichen Arbeit der Leipziger Modelleisenbahner überzeugen. Danach schloß sich die Beratung an. In der Jubiläumsrede zog DMV-Präsident Dr. Ehrhard Thiele Bilanz über die Entwicklung unserer Freizeitorganisation. Er sagte, die Ergebnisse können sich sehen lassen. Der DMV sei heute in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens der DDR eine angesehene Organisation. Die Öffentlichkeitsarbeit –

so der Redner – würde Monat für Monat Tausende Bürger ansprechen. Nun ginge es darum, das Erreichte auf allen Gebieten des Verbandslebens schrittweise weiter zu entwickeln. Eine gute Grundlage dafür seien die Beschlüsse des 6. Verbandstages, an deren Realisierung bereits tüchtig gearbeitet werde. Gewürdigt wurde aus Anlaß des Verbandsjubiläums außerdem das fast 25jährige Wirken von Helmut Reinert als Generalsekretär. Dr. Ehrhard Thiele hob seine Verdienste beim Aufbau des DMV hervor und dankte ihm für seine geleistete Arbeit. Helmut Reinert habe einen maßgeblichen Anteil an der Entwicklung des DMV. Aus gesundheitlichen Gründen kandidierte er auf dem 6. Ver-

bandstag nicht mehr als Generalsekretär. Mit bewegenden Worten dankte dann im Namen der acht Bezirkssekretäre Rudolf Starus für die jahrelange gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Helmut Reinert wird neben der Leitung des Organisationskomitees für den 34. MOROP-Kongreß in Erfurt auch weiterhin im Präsidium, in dessen Kommissionen für Öffentlichkeitsarbeit und Wettbewerbe sowie als Beiratsmitglied des Verbandsorgans „modelleisenbahner“ seine reichen Erfahrungen einbringen. Herzliche Grüße und Glückwünsche zum Verbandsjubiläum übermittelten außerdem der Stellvertreter des Ministers und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, Günter Grohmann. Ebenfalls gratulierte der Verlagsdirektor des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. me

## Ein MOROP-Kongreß setzt Maßstäbe – 1970 bis 1972

**1970, Dezember:** Der 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR findet am 19. Dezember 1970 ebenfalls in Schwarzburg (Thüringen) statt. Die Zahl der Arbeitsgemeinschaften hat sich von 119 auf 195 und die der Mitglieder von 1500 auf 2900 erhöht. Es wird die Kommission für Eisenbahnfreunde gegründet. Vorsitzender ist Freund Rolf Steinicke. Zu den Hauptaufgaben gehören u. a. das Organisieren von Sonderfahrten in jedem Bezirk, die sich national und international großer Beliebtheit erfreuen. So sind allein vom Bezirksvorstand Berlin bis 1986 24 Sonderzugfahrten mit 8274 Teilnehmern durchgeführt worden.

Als Präsident des DMV wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt.

**1971, August:** Der DMV richtet in Dresden vom 16. bis 20. August den XVIII.

MOROP-Kongreß aus. Daran nehmen 360 Delegierte und Freunde aus 16 europäischen Ländern teil. Unter ihnen befindet sich erstmalig eine sowjetische Gastdelegation. Im Rahmen des Kongresses findet die Jahrestagung der Vereinigung der Eisenbahnjournalisten „Ferpress“

### Chronik des DMV

statt. Bereits ein Jahr zuvor wurde Prof. Dr. Harald Kurz zum Leiter des Technischen Ausschusses im MOROP gewählt. Zum Rahmenprogramm des Kongresses in Dresden gehören u. a. Modellbahn-Ausstellungen, die den internationalen Gästen sowie rund 40 000 Besuchern einen überzeugenden Einblick in das Leistungsvermögen des DMV geben. Wie ein Magnet wirken auch die Eisenbahn-

Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost und die Straßenbahn-Fahrzeug-Ausstellung in Trachenberge. Ebenfalls dokumentiert der zum gleichen Zeitpunkt in Dresden stattfindende XVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb das hervorragende Können und die guten Traditionen der Modellbauer in den sozialistischen Ländern.

**Oktober:** Die Kommission für Eisenbahnfreunde unterbreitet Vorschläge für den Erhalt von schmalspurigen Nebenbahnen für Museumszwecke. Später wird durch eine Festlegung des Ministers für Verkehrswesen entschieden, acht Schmalspurbahnen als touristische Attraktionen langfristig zu erhalten.

**1972, April:** Der DMV besteht am 7. April zehn Jahre. In 100 Städten und Gemeinden arbeiten über 3000 Mitglieder in 198 Arbeitsgemeinschaften aktiv mit.



**Berliner Ausstellungen  
gut vorbereitet**



Schnelltriebwagen der Baureihe 175, der zum Jugendclubzug „Ernst Thälmann“ umgestaltet wurde und u. a. deshalb nicht für Innenbesichtigungen freigegeben werden kann. Dann sei noch der neue Doppelstockwagen genannt, der seit einigen Monaten auf dem südlichen Teil des Berliner Außenrings verkehrt. Hierin kann der Besucher das Steuerabteil besichtigen.

„me“: Und die beliebten Traditionsfahrten ...

Manfred Möller: ... wird es, wie ich bereits andeutete, auch diesmal geben. Als Zuglokomotiven sollen wechsel-



weise die 64 007, 65 1041 und 74 1230 verkehren. Inzwischen hat der Traditionspersonenzug Zuwachs erhalten. Die Werkstätten des Raw „Erwin Kramer“ Potsdam haben im vergangenen Jahr den vorläufig letzten Wagen für diesen Zug aufgearbeitet. Es handelt sich um einen Wagentyp mit Sitzabteilen der ehemaligen 2. und 4. Klasse, der nur in geringen Stückzahlen gebaut wurde.

Vorgesehen ist, täglich um 10.25 Uhr und 14.04 Uhr nach Tiefensee abzudampfen, um nach etwa drei Stunden zurückzukehren. Die Deutsche Post beabsichtigt, einen Traditionspostwagen zusätzlich einzusetzen. Das soll ein Leckerbissen für die Philatelisten werden, da die eingeworfene Post einen besonderen Bahnpoststempel erhält. Teilnehmerkarten für die Mitfahrt können be-

stellt werden. Genaueres dazu ist dem „me“ 4/87 zu entnehmen.

„me“: Ebenfalls hat die Modelleisenbahnausstellung einen großen Stellenwert. Allein die Tatsache, daß sie auch im Jubiläumsjahr im Ausstellungszentrum am Fernsehturm stattfinden wird, verdeutlicht dies. Neben vielen Gemeinschafts- und Heimanlagen werden wiederum Vitrinenmodelle zu sehen sein. Welche Vorhaben sind außerdem geplant?

Manfred Möller: Die Auswahl der Exponate übernahm die Ausstellungskommission gemäß unserem Aufruf im „me“. Die Exponate haben eine besondere Beziehung zu Berlin oder zeigen sonstige originelle Lösungen. Insgesamt wurden über 250 Exponate angemeldet, von denen die meisten zu sehen sein werden.

So die sicherlich bekannte Großanlage der AG 1/13, die aus diesem Anlaß erweitert wurde. Ganz aktuell ist der zukünftige Bahnhof Wuhletal an der neuen U-Bahnstrecke nach Hellersdorf als H0-Modell, ebenfalls von der AG 1/13. Eine Anlage wird den schweren Beginn nach 1945 demonstrieren, Berlin aus den Trümmern wieder aufzubauen. Interessant sind außerdem die Anlagen der Arbeitsgemeinschaften 1/40 und 1/50, die nach konkreten Vorbildern exakt gebaut wurden und besonders die Liebe zur Heimat und zum Detail zeigen.

Der Besucher wird darüber hinaus durch mehrere Dokumentationen etwas über die Berliner Verkehrsgeschichte erfahren. Besonders dürften dabei die neugestalteten Tafeln der AG 1/11 zum Thema „750 Jahre Berlin“ und die der AG 1/58 über die Entwicklung der Berliner Traditionszüge von Interesse sein.

„me“: Ohne die enge Zusammenarbeit zwischen der DR, dem DMV und dem Verkehrsmuseum Dresden wären derartige Veranstaltungen in diesem Rahmen undenkbar. Welche Erfahrungen gibt es dabei besonders in bezug auf die Ausstellungen des Jahres 1985?

Manfred Möller: Wir haben 1985 außerordentlich gute Erfahrungen im Zusammenwirken zwischen der Deutschen Reichsbahn, dem DMV und dem Verkehrsmuseum Dresden gemacht. Das trifft diesmal wiederum zu. Ein gutes Miteinander gab es aber auch mit der Deutschen Post und dem Philatelistenverband der DDR. Alle haben uns tatkräftig und konstruktiv unterstützt. Darüber hinaus helfen viele Institutionen. Ich kann hier nur einige nennen: den Rat des Stadtbezirkes Berlin-Friedrichshain, die Mitarbeiter der Transportpolizei und die MITROPA. Bei allen, die uns geholfen haben, möchte ich mich schon jetzt sehr herzlich bedanken.

Das Interview führte  
Wolf-Dietger Machel

Interview mit dem Vorsitzenden  
des DMV-Bezirksvorstandes  
und Vizepräsident  
für Transportorganisation  
und Fahrzeuge der Rbd Berlin,  
Manfred Möller

„me“: Der vielfältige Veranstaltungsplan anlässlich der 750-Jahr-Feier Berlins berücksichtigt auch die große und kleine Eisenbahn. Geplant sind eine Fahrzeug- und Modelleisenbahn-Ausstellung! Was erwartet die sicherlich nicht wenigen Besucher demnächst?

Manfred Möller: Die Reichsbahndirektion Berlin führt mit dem Verkehrsmuseum Dresden und Mitgliedern des DMV, Bezirksvorstand Berlin, vom 12. Juni bis 21. Juni 1987 auf dem Gelände des Wriezener Bahnhofs in Berlin die zweite Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung durch. Gezeigt werden sollen neun Dampflok, zwei Elloks, zwei Schnelltriebwagen, zwei S-Bahnwagen, zwölf Reisezug- und fünf Güterwagen, ein Postwagen sowie eine Draisine. Unter diesen 34 Fahrzeugen befinden sich auch einige, die die Geschichte Berlins mitgeschrieben haben. Als attraktive Umrahmung wird es wieder möglich sein, Mitfahrten auf einer Dampflok zu erleben. Außerdem verkehrt der Traditionspersonenzug täglich zweimal nach Tiefensee.

„me“: Die Fahrzeug-Ausstellung vom Juni 1985 ist noch vielen Eisenbahnfreunden in guter Erinnerung. Einige der damals gezeigten Veteranen der Schiene werden wiederum zu bewundern sein. Was wird aber diesmal ein besonderer Anziehungspunkt sein?

Manfred Möller: Hier möchte ich zunächst auf die Dampflok 18 201, mit 176 km/h-Höchstgeschwindigkeit die derzeit schnellste betriebsfähige der Welt, hinweisen. Sie gehört zu den Museumslokomotiven. Weitere Leckerbissen werden zwei S-Bahnwagen sein, die weitgehend in den Ursprungszustand versetzt wurden. Hinzu kommt jener

## Leser schreiben...

### Patenschaftsvertrag für die 03 204

Ein Patenschaftsvertrag zur Pflege und Erhaltung der Denkmalloks des Bahnbetriebswerkes Cottbus, der 03 204, wurde zwischen der Jugendmeisterei III der Abteilung Triebfahrzeug-Unterhaltung und der DMV-Arbeitsgemeinschaft 2/34 „Bw Cottbus“ abgeschlossen. Damit leisten beide Kollektive einen wichtigen Beitrag zur Traditionspflege bei der DR. Bereits im Jahre 1984 erhielt die Jugendmeisterei III den Auftrag, diese Lokomotive in Vorbereitung des Nationalen Jugendfestivals zu Pfingsten 1984 betriebsfähig aufzuarbeiten. Nachdem dieses Ziel erreicht war, erbrachten die Jugendfreunde auch das Schrottaufkommen, damit die Maschine als Denkmal im Bw Cottbus verbleiben konnte. Im Mai 1987 war die 03 204 übrigens während der Fahrzeug-Ausstellung in Kamenz aus Anlaß des Sterntreffens zu sehen.  
*W. Juckel, Cottbus*

### Dank von Loitz nach Gelenau

Auf diesem Wege möchte ich den Modellbahnfreunden aus Gelenau und Meißen sowie dem Freund H.-J. Bänisch meinen herzlichen Dank übermitteln. Die genannten Freunde haben mir mit dem Stromanschluß für meine Filmleuchte während der großen Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm 1985 einige sehr gut geratene Schmalfilmaufnahmen von ihren Anlagen ermöglicht. In meinem Geschäft habe ich seit etwa einem Jahr hinter Glas sehr zur Freude der Kinder (und der „Großen“) auf einer Fläche von nur (!) 52 cm x 65 cm eine N-Anlage aufgebaut.  
*Kommissionshändler M. Ohlich, Loitz*

## Leser meinen...

### Gutes Duett – Kulturbund und DMV

Regelmäßig berichtet die monatlich erscheinende Zwickauer Kulturbund-Zeitschrift „Puls-schlag“ – herausgegeben von der Abteilung Kultur beim Rat der Stadt – über die Arbeit der AG 3/75 „Eisenbahntradition“. Die Redaktion überreicht Einzelpersonen und Kollektiven, die sich um das kulturelle Leben im engeren und weiteren Sinne verdient gemacht haben, einen symbolischen Blumenstrauß. Im Heft 10/86 wurde die Zwickauer AG für ihr äußerst verdienstvolles Wirken bei der Erhaltung technischer Denkmäler des Verkehrswesens, die aktive Traditionspflege und ihren Beitrag bei der Gestaltung einer erlebnisreichen und sinnvollen Freizeit für Tausende von Menschen geehrt. Gleichzeitig wurde damit auch die großzügige und kontinuierliche Unterstützung der ehrenamtlich tätigen Redaktion des „Pulsschlags“ durch die AG 3/75, insbesondere durch ihren Vorsitzenden Harald Glück, gewürdigt. Seit dem vergangenen Jahr stellt nun der „Pulsschlag“ in „Technischen Steckbriefen“ alle Objekte vor, die von der AG betreut werden, den Traditionseilzug, die 50 849, die 58 261 und einen Kohlenkran aus dem Jahre 1908! Die enge Zusammenarbeit zwischen der Redaktion „Pulsschlag“ und der AG 3/75 ist schon deshalb erfreulich, da sie gewissermaßen ein Beispiel fruchtbringenden Zusammenwirkens zwischen dem Kulturbund der DDR (KB) und dem DMV auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit darstellt. Ich kann mir vorstellen, daß diese Zusammenarbeit auch auf anderen Gebieten möglich ist. Schließlich gibt es in der Kreisorganisation Zwickau-Stadt des KB auch sehr aktiv arbeitende Freunde in den Gesellschaften für Denkmalpflege (technische Denkmale!) und Heimatgeschichte. Erfreulich ist das große Interesse der

Leser an Beiträgen zum Thema Eisenbahn. Das wird in Gesprächen und Leserbriefen immer wieder deutlich. 1983 widmete die Zeitschrift mehrere Beiträge – z. B. „Als es noch Kopf- und Rippenstöße gab...“, „Die ‚Hundert‘ dampft nach Schwarzenberg“ – einem wichtigen Jubiläum der Eisenbahn im Territorium: dem 125jährigen Bestehen der Strecke Zwickau – Aue – Schwarzenberg. Aber auch Veröffentlichungen zur Eisenbahnfotografie, zur Geschichte der Modelleisenbahn und zum großen Hobby Modellbahn fanden bei den Lesern Aufmerksamkeit und Interesse. Ausgehend von der Tatsache, daß die Denkmalpflege ein gesamtgesellschaftliches Anliegen verkörpert und deren Ziel darin besteht, „... die Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik zu erhalten und so zu erschließen, daß sie der Entwicklung des sozialistischen Bewußtseins, der ästhetischen und technischen Bildung sowie der ethischen Erziehung dienen“ (Denkmalpflegegesetz vom 19. Juni 1975), ist allgemein zu wünschen, daß es **allerorts** zu einer engen und qualitativ hochwertigen Zusammenarbeit zwischen dem KB und dem DMV kommt. Die Redaktion „Pulsschlag“ und die AG 3/75 werden auf jeden Fall auch künftig ihr kooperatives und freundschaftliches Miteinander fortsetzen.  
*F. Leichsenring, Culitzsch*

## Leser fragen und antworten...

### Eine Betriebsnummer, die es nicht gab

Mit Interesse habe ich den Beitrag über die Baureihe 50 des Bw Nossen im „me“ 6/86 gelesen. Etwas erstaunt war ich allerdings über die Bildunterschrift auf Seite 9 zu Abb. 7, in der die orange lackierte 110 971 erwähnt wird. Mir ist bekannt, daß die Baureihe 110 nur bis zur Betriebsnummer 110 896 ausgeliefert wurde. Wer kann mir über diese Lok Auskunft geben?  
*J. Ehspanner, Roßlau*

Obwohl, wie der Leser richtig feststellt, die dieselhydraulischen Lokomotiven der Baureihe 110 nur bis zur Betriebsnummer 110 896 von der DR beschafft wurden, ist die Frage zu klären, weshalb in der Unterschrift zu Abb. 7 die links im Bild befindliche orange lackierte Diesellokomotive als 110 971 bezeichnet wird. Mit Sicherheit handelt es sich bei diesem Triebfahrzeug (Tfz) nicht um die 110 971 (eine solche Betriebsnummer wurde bisher nicht vergeben!), sondern um die Lokomotive mit der Be-

triebsnummer 110 970-1, die auch tatsächlich im Bw Nossen beheimatet war. Zunächst sei darauf verwiesen, daß nach den innerdienstlichen Regelungen der DR vorübergehend angemietete fremde Tfz (Leihlokomotiven) für den Einsatz im Rangier- bzw. Zugförderungsdienst der DR auch eine mit Ablauf der Nutzungsdauer wieder erlöschende DR-Tfz-Betriebsnummer erhalten. Dafür sind in der Regel die meist nicht besetzten 900er Ordnungsnummern vorgesehen. (Beispiele: Werkbahn-Dieselloks des Typs M 62 von der AG Wismut standen bei der DR als DR-BR 120 9... bzw. Werkbahn-Dieselloks des Typs V 60 verschiedener VEB als DR-BR 105 9... im Einsatz.)

Nach diesen Prämissen wurden auch die nachstehenden Tfz-Betriebsnummern 110 961 bis 110 970 für 10 der BR 110 entsprechende Tfz vergeben, die vom KLEW Hennigsdorf im Jahre 1983 jedoch nicht als Lokomotiven, sondern als Antriebs-Maschinen-Aggregate für die gleiche Anzahl sogenannter fahrbarer „Grabenräumeinheiten“ geliefert wurden. Bis zum Zeitpunkt der Verwendung ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung im Bereich Bahnanlagen der DR wurden diese Maschinen-Aggregate vorübergehend im Triebfahrzeugdienst der Maschinenwirtschaft der DR als Lokomotiven mit den genannten Betriebsnummern genutzt, wozu auch die abgebildete 110 970-1 gehörte.

*W. Petznick, Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin*

## Hinten gut gesichert



Aufgenommen im Rangierbahnhof Engelsdorf von M. Ulrich, Suhle

## Hohe Auszeichnung

In Würdigung großer Verdienste beim Aufbau und bei der Entwicklung der sozialistischen Gesellschaft in der Deutschen Demokratischen Republik und insbesondere für die hervorragende Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn wurde anläßlich des 1. Mai 1987

### Reiner Enders

Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn und Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR mit der  
**Verdienstmedaille**  
der Deutschen Demokratischen Republik  
ausgezeichnet.

**Herzlichen Glückwunsch!**

Frank Möller (DMV), Rostock

**Neues von  
der Rostocker  
Straßenbahn**

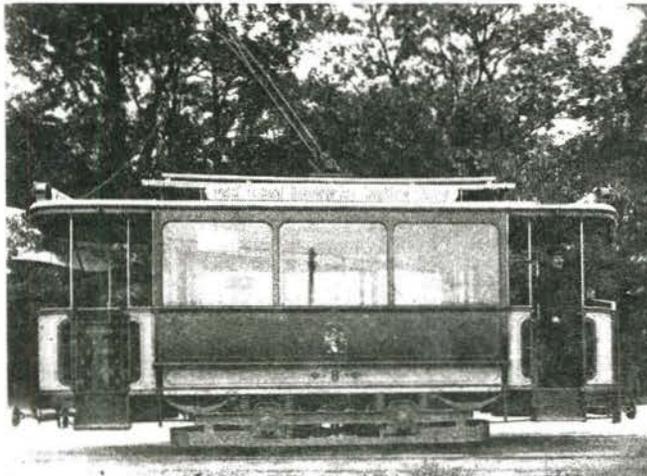
Unter den Nahverkehrsfreunden ist es kein Geheimnis: Ein Besuch der Rostocker Straßenbahn lohnt sich immer! Rostock ist die einzige Bezirksstadt der DDR, in der noch keine modernen TATRA-Fahrzeuge verkehren. Der derzeitige Wagenpark setzt sich zusammen aus Gelenktriebwagen und zweiachsigen Fahrzeugen der Bauart Gotha, Rekowagen und noch immer aus LOWA-Wagen. Eine Reihe dieser Fahrzeuge sind aus Berlin, Potsdam, Magdeburg, Karl-Marx-Stadt oder Leipzig übernommen worden. Hinzu kommt der historische Triebwagen 26. Er wurde 1926 mit offenen Perrons in der Waggonfabrik Wismar gebaut. Entgegen der Praxis in anderen Verkehrsbetrieben verkehrt dieser Wagen während der Sommermonate meist fahrplanmäßig auf der Linie 11 zu einem Sondertarif. Aus derselben Lieferserie stammt ein weiteres markantes Fahrzeug, der Fahrschultriebwagen 551. Fast täglich ist er auf dem Streckennetz zu sehen und soll im letzten Umbauzustand als technisches Denkmal erhalten bleiben. Mit dem Ausbau Rostocks als politisches und kulturelles Zentrum des Küstenbezirkes in den 50er und 60er Jahren erlebte auch die Rostocker Straßenbahn einen nie gekannten Aufschwung. Damit einher ging die Modernisierung der Straßenbahn, angefangen beim Bau eines neuen Betriebshofs 1956 über den zweigleisigen Ausbau der Streck-

ken, die Einführung moderner Abfertigungsmethoden bis zur Sanierung des Wagenparkes. Die stark verschlissenen Strecken nach Brinckmansdorf und Gehlsdorf wurden stillgelegt und durch Omnibuslinien ersetzt. Übrig blieben die Linien 11 mit 6,7-km- und 12 mit 7,8-km-Länge. Doch auch in Rostock sollte die Straßenbahn künftig neue und wichtige Transportaufgaben übernehmen. Dabei ging es vor allem darum, den Nordosten der Bezirksstadt an das Straßennetz anzuschließen. Bereits Anfang der 80er Jahre begannen die Vorarbeiten. Anlässlich des 11. FDGB-Kongresses im April 1987 wurde ausgehend vom Knoten Steintor der erste Abschnitt der Neubaustrecken in Betrieb genommen, die zu den im Aufbau befindlichen Stadtteilen im Nordosten Rostocks führen werden. Bedient wird seit dem 21. April zunächst das Neubaugebiet Dierkow von den Linien 2 Marienehe-Allee der Bauschaffenden (10,7 km), 2 E im Frühberufsverkehr von Reutershagen zur Allee der Bauschaffenden (9,4 km) und 4 Hauptbahnhof-Dierkower Kreuz (4,5 km). Die Streckenlänge wuchs dadurch von 11,6 km auf 14,8 km. Waren bislang im Berufsverkehr 27 Züge im Einsatz, so sind es nun 39 Züge. Die Strecke entstand nach modernsten Grundsätzen und mit Hilfe von Gleisbautechnik der Deutschen Reichsbahn. Erwähnenswert sind der Brückenbau Ernst-Barlach-Straße auf komplizierten Bodenverhältnissen und der Trassenführung durch hochwassergefährdetes Gebiet unterhalb der Altstadt. Für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke mußten personelle Voraussetzungen geschaffen werden. Der Fahrzeugpark wurde vergrößert, und die erforderlichen Abstellanlagen sind erweitert worden. Durch den Bereich Instandhaltung erhielten von den Leipziger Verkehrsbetrieben übernommene Gelenktriebwagen und Beiwagen eine Hauptuntersuchung. Neue Außenbeblechungen, wobei versuchsweise auch Hartfaserplatten

zum Einbau kamen, gehörten ebenso dazu wie die Erneuerung der Fußböden. Die laufende Unterhaltung des nun 35 Gelenktriebwagen, 23 Trieb- und 80 Beiwagen umfassenden Leistungswagenparks sowie der Arbeits- und Sonderfahrzeuge erfordert die intensive Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Für den Betrieb des im Bau befindlichen zweiten Abschnittes der Neubaustrecke, die Umfahrung des Wohngebietes Dierkow, ausgehend vom Dierkower Kreuz zu dem an der DR-Strecke 902 gelegenen Haltepunkt Dierkow, sind weitere Straßenbahnzüge nötig. Der dritte Bauabschnitt erschließt dann, ebenfalls vom Dierkower Kreuz ausgehend, das Wohngebiet Totenwinkel bis zur Endhaltestelle Baumschulenberg. Bis 1991 sind alle erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit der TATRA-Betrieb eingeführt werden kann. Dazu werden die bereits aufgenommenen Rekonstruktionsarbeiten an den Strecken, Stromversorgungsanlagen, in den Werkstätten und im Betriebshof abgeschlossen. Nach Karl-Marx-Stadt und Schwerin wird Rostock dann als dritter Straßenbahnbetrieb der DDR in der Lage sein, 2500 mm breite Fahrzeuge einzusetzen. Die Realisierung dieses Vorhabens erfordert jedoch noch große Anstrengungen. Beispielsweise kann das Prinzip „Fahren und Bauen“ aufgrund des hohen Anteils von Arbeiten an Versorgungsleitungen im Gleisbereich und der erforderlichen Veränderung des Gleismittenabstandes nur bedingt angewandt werden. Etwa zum gleichen Zeitpunkt, also zu Beginn der 90er Jahre, ist der Anschluß der Südstadt an das Straßennetz vorgesehen. Die Rostocker Straßenbahn besitzt also eine gesicherte Perspektive. Bis zur typenreinen Umstellung auf TATRA-Betrieb bleibt dem Nahverkehrsfreund noch genügend Zeit, um den jetzigen Wagenpark kennenzulernen und auf dem Film festzuhalten.

**Straßenbahnjubiläum  
in Halberstadt**

Am 28. Juni 1987 sind 100 Jahre vergangen, als die erste Pferdebahn in Halberstadt vom Bahnhof aus den Fischmarkt erreichte. Auf 3,5-km-Streckenlänge wurden mit 10 Pferdebahnwagen zwei Linien betrieben. Mit dem Ziel, die Straßenbahn zu elektrifizieren, kaufte die Stadt am 1. Juli 1902 die Straßenbahnaktien und beauftragte die „Helios-Elektrizitäts-AG“ mit der Elektrifizierung sowie der Lieferung neuer Fahrzeuge. Die elektrische Straßenbahn wurde am 2. Mai 1903 feierlich eröffnet. Das Gleisnetz konnte auf beachtliche 14,5 km erweitert und ab 1909 mit sechs Linien betrieben werden. Infolge der Inflation wurde das Liniennetz



Die Abbildung zeigt den Triebwagen 8 (Baujahr 1902, Helios, 1945 a) an der Endstelle Klusberge um 1909. Foto: Sammlung D. Janietz, Halberstadt

1924 auf drei Linien reduziert, wobei unwirtschaftliche Strecken nicht mehr befahren wurden.

Der aus 23 Trieb- und 7 Beiwagen bestehende Fahrzeugpark wurde ab 1931 schrittweise durch 11 Triebwagen der Wag-

gonfabrik Lindner, Ammendorf, ergänzt. Nach der Zerstörung Halberstadts am 8. April 1945 wurde der Verkehr unter großen Anstrengungen bis Mai 1949 wieder vollständig aufgenommen. Mit der Inbetriebnahme des ersten LOWA-Zuges im Jahre 1951 begann die umfangreiche Modernisierung des Wagenparks. Heute sind 20 Trieb- und 13 Beiwagen sowie ein Arbeits- und ein Traditionswagen (Baujahr 1939) vorhanden. Jährlich werden jetzt auf dem 14 km langen Gleisnetz mit drei Linien über zehn Millionen Personen befördert. Seit 1983 existiert eine DMV-Arbeitsgemeinschaft, die sich mit der Pflege des Traditionswagens und dem Sammeln verkehrsgeschichtlicher Daten beschäftigt.

Th. Kruse, Halberstadt

Dipl.-Ing. Nikolaus Günzl (DMV),  
Berlin

## Vulcan-„q“

**Unbekanntes über eine  
bemerkenswerte  
Kleinbahnlokomotive (2. Teil)**

### Der Betriebseinsatz

Wie bereits erwähnt, sollten die ersten sechs Maschinen auf der Bromberger Kreisbahn eingesetzt werden. Die Inbetriebnahme dieser Bahn war für 1895 vorgesehen. Unabhängig davon beschloß im Jahre 1894 die Inspektion der preußischen Eisenbahntuppen, eine Übung zum Verlegen von schwerem Heeresfeldbahnmaterial unter kriegsmäßigen Bedingungen durchzuführen. Dabei sollte die mögliche tägliche Kilometerleistung beim Verlegen von 9 m langen und 12,54 kg/m schweren Schienen mit Nägeln und Unterlagsplatten auf hölzernen Querschwellen bestimmt werden. Die Auswahl fiel auf die 29 km lange in Vorbereitung befindliche Strecke Weißenhöhe – Lobsens der Wirsitzer Kreisbahn (heute Białośliwie – Łobżenica, VR Polen). Das „Eisenbahregiment No. 3“ traf am 22. und 23. August 1894 mit 418 Mann, darunter 50 Offiziere, in Weißenhöhe ein. Für den Bau wurden vier Zwillinge, 50 Feldbahnwagen, 4 km Feldbahn-Gleisjoche und acht Weichen mitgebracht. Die gesamte Strecke war am 18. September 1894 fertiggestellt worden. Die maximale Tagesleistung betrug 2,88 km. Die Restarbeiten, wie Kiesfüllen und Telegraphenleitung legen, schloß man mit reduzierter Mannschaft bis zum 2. November 1894 ab. Dadurch wurde also in dem von Lenz & Co geplanten Kreisbahnnetz nicht eine Strecke der Bromberger, sondern der Wirsitzer Kreisbahn (W. K.) zuerst betriebsfähig. Deshalb kamen die ersten vier Maschinen der späteren Gattung q nun zur Wirsitzer Kreisbahn.

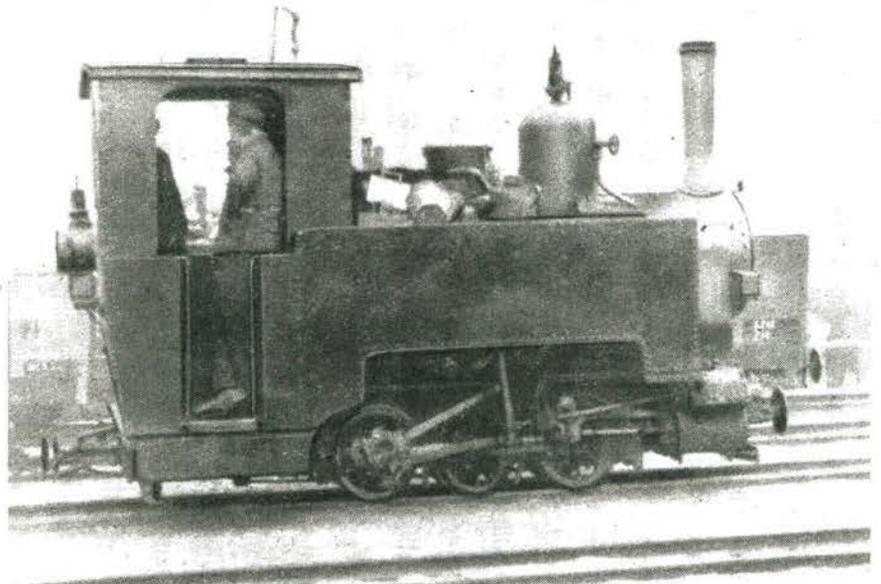
Die Typenbezeichnung „Bromberg“ wurde nun nicht mehr offiziell verwendet. In einem Vulcan-Zeichnungsverzeichnis sind jedoch die ersten sechs hergestellten Lokomotiven als Typ Bromberg „B. K. 1–6“ ausgewiesen, und Originalzeichnungen der Vulcan-Werke sind mit so verwirrenden Angaben wie „Fabriknummer 1424–33, Bromberg 1–8q“ gekennzeichnet. Deshalb sei in der Tabelle 1 die laut Zeichnungsverzeichnis geplante Verteilung der „q“-Lokomotiven den nach heutigem Erkenntnisstand tatsächlich vollzogenen Lieferungen gegenübergestellt.

### Die Sonderausführungen

Neben der ab der fünften einheitlichen gebauten Maschine existierten auch noch zwei Sonderausführungen. Die erste betrifft die drei Maschinen der A. L. K. B. Sie hatten an der hinteren Pufferbohle Winkel, die einen verlängerten Fußboden mit darauf sitzendem, verlängertem Führerhaus trugen. In der Rückwand wurde zusätzlich eine Klappe zwischen den Fenstern eingebaut. Ansonsten entsprachen die Lokomotiven denen der Bromberger und Wirsitzer Kreisbahn. Aus den noch vorhandenen

1

Schwierigkeiten durch Entgleisungen der ersten Achse, aber auch Mängel bei der Zugkraft auf den Gleisen dieser Schmalspurbahn, erforderten weitere Veränderungen. Es erschien wünschenswert, den Schwerpunkt der Maschinen weiter nach vorn zu verlagern und gleichzeitig die Achsfahrmasse geringfügig zu erhöhen. Vulcan erarbeitete daraufhin eine Konstruktionsunterlage, die den Einbau von elf Gußeisenstücken mit einer Gesamtmasse von 1240 kg pro Lok vorsah. Vier der Gußeisenstücke waren im Rahmenwasser-



Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob diese Abweichungen bereits von Vulcan berücksichtigt wurden oder erst später durch Umbau entstanden.

Noch interessanter dürfte die andere Sonderausführung sein. Die B. K. betrieb ab 1895 eine Inselstrecke zwischen Braha (Brda) und Weichsel (Wisła) von Maxtal (heute Maksymilianowo, VR Polen) nach Koselitz (heute Kozeliec VR Polen). Sie wurde erst im Jahre 1907 über die Verbindung Mühlthal (Smukata)–Maxtal an das Stammnetz angeschlossen.

Diese Strecke diente hauptsächlich zur Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte, die von zahlreichen Gütern in der Weichselniederung erzeugt und im Bahnhof Maxtal auf die Regelspurbahn umgeladen wurden. Dadurch waren trotz der relativ geringen Gesamtstreckenlänge viele Gutsanschlüsse zu bedienen und besonders in der RübENZEIT auch schwere Züge zu fahren. Bald zeigte sich, daß die Lokomotiven für diesen Einsatzfall einen zu geringen Wasservorrat hatten und die Möglichkeiten, unterwegs Wasser nachzufassen, zu umständlich waren. Deshalb wurden 1898 bei Vulcan zwei Hilfstender bestellt.

kasten anzuordnen und verdrängten 140 kg Wasser. Dadurch entstand eine Ergänzungsmasse von 1100 kg. Der Umbau erfolgte im März 1899 in der Hauptwerkstatt der B. K. in Krone (heute Koronowo, VR Polen). Dies betraf die Lokomotiven B. K. 1<sup>a</sup> (1428/94) und B. K. 6<sup>a</sup> (1433/94), die gleichzeitig für den Schlepptenderbetrieb umgerüstet wurden. Abb. 5 (Teil 1, Heft 5/87, S. 15) zeigt die BKB 6<sup>a</sup> mit Schlepptender vor einem Güterzug in Ober Strelitz (heute Górne Strzelce, VR Polen), übrigens das einzige bekannte Foto einer solchen Maschine.

Die BKB 6<sup>a</sup> wurde noch 1949 von der PKP als Schlepptenderlok, kenntlich aus der Bezeichnung Py1-724 (P für Schlepptenderlok) übernommen und erst am 4. April 1952 ausgemustert. Ob noch weitere Lokomotiven zusätzlich „erschwert“ wurden, ist nicht bekannt.

### Fahrleistungen bei der A. L. K. B.

Die Anklam-Lassaner Kleinbahn übernahm hauptsächlich die An- und Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte. Dabei hatte der Transport von Zuckerrüben zur Zuckerfabrik nach Anklam eine vorrangige Rolle. Bekannt ist die Beförderung der schweren RübENZüge über die

Hauptbahn Berlin–Stralsund im Bereich des Bahnhofs Anklam, wo durch die geringe Zugkraft der kleinen Vulcan-Maschinen auf einer Steigung öfter Schwierigkeiten entstanden und Lokomotiven der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn helfen mußten. Der Reiseverkehr spielte immer eine

erwähnten Bedienen des Anschlußgleises zur Zuckerfabrik hatten die Lokomotiven auf der 1,27 km langen Hafenbahn im Stadtgebiet von Lassan ihre Probleme. So mußten Rangierabteilungen die starke Steigung vom Hafen zum Bahnhof, des öfteren sehr zum Gaudium der Kinder, in mehreren Anläufen bewältigen.

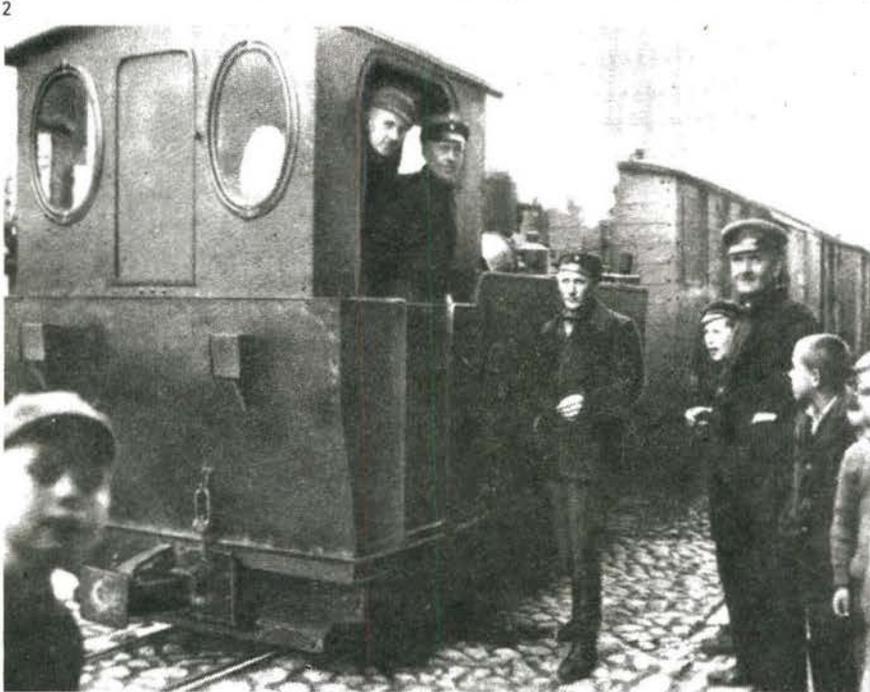
**Fahrleistungen bei der Wirsitzer Kreisbahn**

Während bei der A. L. K. B. ausschließlich q-Lokomotiven im Einsatz waren,

(heute Wysoka, VR Polen) gab es in Heinrichsfelde (heute Czaycze, VR Polen) meistens noch einen längeren Aufenthalt, der bei der Betrachtung der Geschwindigkeiten zu berücksichtigen ist. Besonders fallen die hohen Geschwindigkeiten im Jahre 1940 auf. Ausgehend von den guten Erfahrungen, die die Bromberger Kreisbahn mit dem Einsatz ihrer kleinen vierachsigen Triebwagen der Firma Lilpop, Rau und Löwenstein, Warschau, im Reiseverkehr gemacht hatte, sollten für die Wirsitzer Kreisbahn ebenfalls Triebwagen beschafft werden. Der Fahrplan wurde aber bereits zuvor darauf ausgerichtet. Bis zum Eintreffen der Triebwagen gab es einen Triebwagensersatzverkehr durch Personenzüge mit Dampflokbespannung. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 30 km/h festgelegt. Diesen Zügen, die im Fahrplan neben der Zugnummer mit einem T bezeichnet waren, durften keine Güterwagen beigelegt werden. Dadurch mußten die kleinen Vulcan-Lokomotiven schneller als zulässig fahren. Das wiederum führte zu einem überhöhten Kohlenverbrauch und extrem hohen Verschleiß. Infolge der Kriegsbedingungen wurden jedoch keine Triebwagen mehr geliefert. Die durch Material- und Personalmangel eingeschränkten Unterhaltungsmöglichkeiten zwangen schließlich dazu, daß man ab 1941 wieder zu geringeren Geschwindigkeiten zurückkehrte. Wenn man davon ausgeht, daß während des Winterfahrplanabschnittes 1941/42 die mittlere Reisegeschwindigkeit der Personenzüge 19,8 km/h betrug, mußte der Zug auf der freien Strecke mindestens 25 km/h fahren. Für die Vulcan-Lokomotiven waren diese Geschwindigkeiten immer noch viel zu hoch. In einem Erläuterungsbericht der Vulcan-Werke über die q-Lokomotiven aus dem Jahre 1896 ist angegeben, daß der Wasserverbrauch bei 15 km/h mittlerer Geschwindigkeit und einer Füllung der Dampfzylinder von 33% im Expansionsbetrieb 714 kg/h beträgt und der Kessel bei angestrengtem Betrieb im Mittel 760 kg/h verdampfen kann. Bei dieser Leistung werden etwa 110 kg/h guter Steinkohle verbraucht. Nun hat man eine Vorstellung, wie weit die mitgeführten Vorräte der Lokomotiven reichten. Unter Berücksichtigung der beengten Verhältnisse auf dem Führerstand werden die hohen Leistungen des Lokpersonals besonders deutlich, zumal die Kleinbahngleise erfahrungsgemäß nicht die besten waren, und bei der Schaukelei das optimale Beschicken des kleinen Rostes schon eine Kunst für sich bedeutete. Deshalb ist auch verständlich, warum auf der Strecke Weißenhöhe–Lobsens zwischendurch Wasser genommen werden mußte. Neben den Belastungen im Personen- und PmG-Verkehr sind außerdem die hohen Anforderungen in der Rübenkampagne zu berücksichtigen, bei denen die Maschinen voll gefordert wurden. Im Jahre

1 Lokomotive 1<sup>a</sup> der A. L. K. B. beim Rangieren am Anklamer Hafen 1944

2 Zug der A. L. K. B. im Stadtgebiet von Lassan im Oktober 1935



untergeordnete Rolle. Ab Oktober 1927 wurde er weitestgehend reduziert, da von nun an bahneigene Busse verkehrten. Ab 1. März 1937 war dann der Reiseverkehr auf der Schiene ganz entbehrlich. Während des zweiten Weltkriegs mußte er wegen des Treibstoffmangels jedoch wieder aufgenommen werden.

Da auf der A. L. K. B. bis 1937 fast nur Personenzüge mit Güterbeförderung (PmG) verkehrten, waren die Fahrgeschwindigkeit und - bedingt durch Rangieraufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen – auch die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten äußerst gering. Tabelle 3 enthält einige ausgewählte Fahrzeiten für die 19,5 km lange Strecke Anklam–Lassan. Daraus ist ersichtlich, daß die Lokomotiven keine besonderen Leistungen erbringen mußten und nur während der Rübenkampagne mit den schweren Rübenzügen voll gefordert waren. Bedingt durch die Tatsache, daß der Bus die direkte Chaussee benutzte und nicht die abseits gelegenen Zwischenstationen anfuhr, war er entsprechend schneller und übernahm das ohnehin geringe Reiseverkehrsaufkommen fast vollständig. Neben den Schwierigkeiten beim bereits

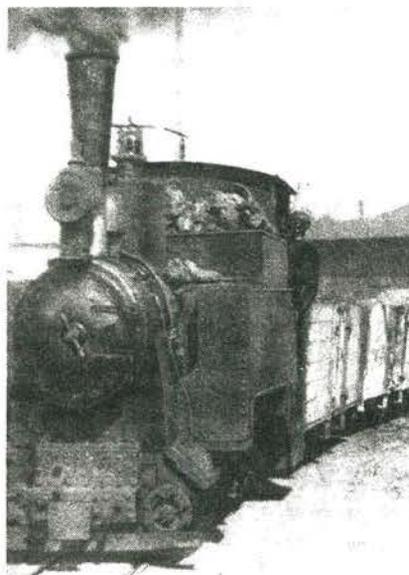
teilten sich bei der W. K. schon ab 1899 die kleinen C-Kuppler mit etwas schwereren C 1'-Schleptenderlokomotiven die Betriebsaufgaben. Entsprechend ihrer geringen Wasservorräte führen die q-Lokomotiven während ihrer gesamten Betriebszeit hauptsächlich auf den Strecken Weißenhöhe–Lobsens (29,1 km) und Lobsens–Witoslaw (18,5 km) im PmG-Verkehr. Dabei gab es zwischen Weißenhöhe und Lobsens noch einen Betriebshalt an der „Wasserstation Schönsee“ beim km 15,74. Hier wurde der Okolinetz-Graben, ein kleiner Bach, überquert und mit einem an allen Lokomotiven vorhandenen Elevator, einer speziellen Dampfstrahlpumpe, das Wasser aus dem Bach angesaugt und in den Vorratsbehälter der Lokomotive gedrückt. An den Wasserstellen, von denen es eine Vielzahl im Gesamtstreckennetz gab, war ein Saugkorb fest im Wasser installiert und mit Rohrleitungen bis ans Gleis verbunden. Daher brauchte nur ein kurzer Schlauch zwischen Lokomotive und Rohrleitung angeschlossen werden. Einen Überblick über die Fahrleistungen ausgewählter Züge auf den genannten Strecken vermittelt Tabelle 4. Wegen des Anschlusses nach Wissek

3

1914 befaßte sich der Wirsitzer Kreistag mit diesem Problem. Damals waren während der dreimonatigen Kampagne zusätzlich acht Maschinen erforderlich. Sie wurden dabei derart stark beansprucht, daß sie jährlich vollkommen durchrepariert werden mußten. Die Betriebslänge der Wirsitzer Kreisbahn betrug schon 1906 141 km, und der Lokomotivpark – bestehend aus neun Vulcan q-Lokomotiven, ab 1899/1900 vier C1'-O&K-Schleppenderlokomotiven und zwei von der Wallückebahn übernommenen B'B'n4v-Jung-Meyer-Lokomotiven – war also in der Kampagne voll ausgelastet. Schwerere D-gekuppelte Schleppenderlokomotiven kamen erst nach 1925 auf diese Bahn. Nun konnten die q-Lokomotiven in den leichteren PmG-Dienst abwandern. Leider sind aus der Zeit zwischen 1920 und 1939 kaum Unterlagen vorhanden. Dadurch kann der Lebenslauf der Lokomotiven nicht durchgehend verfolgt werden.

**Fahrleistungen bei der Bromberger Kreisbahn**

Die im Bromberger Vorort Schleusenau beginnende Kreisbahn hatte von den drei betrachteten Bahnen den stärksten Reiseverkehr. Fiel ihr doch auf der Strecke Bromberg – Marthashaufen (heute Morzewiec, VR Polen), ab 1907



mit Abzweig in Mühlthal nach Maxtal, der Vorort- und Ausflugsverkehr zu. Hier verkehrten täglich immer mindestens sechs Zugpaare. Zum Vergleich betrug die Länge des Streckennetzes der Bromberger Kreisbahn im Jahre 1906 etwa 95 km. Der Lokomotivpark bestand aus acht Vulcan q-Lokomotiven, zu denen in den Jahren 1904 und 1908 je eine B'B n4v-O&K-Malletlok gleicher Bauart kam („me“ 1/83 S. 4). Bis

nach dem ersten Weltkrieg, als aus Heeresfeldbahnbeständen neue, teilweise stärkere Lokomotiven dazukamen, trugen die Vulcan-Lokomotiven die Hauptlast der Zuförderung. Die Fahrleistungen sind ähnlich denen der Wirsitzer Kreisbahn, so daß hier nicht mehr gesondert darauf eingegangen wird. In der Rübenkampagne waren diese Maschinen ebenfalls voll ausgelastet, und auf der steigungsreichen

3 Lokomotive 7 der WKB verläßt Weißenhöhe im April 1942 mit einem PmG

4 Ebenfalls Lokomotive 7 der WKB mit einem abfahrbereiten Zug in Lobsens nach Witoslaw im Juli 1944

5 Lokomotive 3 im Bahnhofsgelände von Białosław im Jahre 1931. Eine ganz seltene Aufnahme aus der polnischen Kreisbahnzeit.

6 Lokomotive der B. K. mit einem vierachsigen Hilfspersonenwagen der Bromberger Firma Zobel im Jahre 1906.

Anmerkungen zur Tabelle 1: Von den vier als „W.K.P.“ angegebenen Loks sind drei vor 1935, möglicherweise schon bei der W. K., eine Lok zwischen 1928 und September 1939 verschrottet worden. Die Wirsitzer Bahnnummern 45 q und 46 q sind Lenz-Vorratsnummern, die später bei der Bahn nicht geändert wurden.

**Tabelle 1** Verzeichnis der q-Lokomotiven

Fabrik-Nr./ Baujahr	vorgesehen als	tatsächlich geliefert als	Verbleib
1424/1894	B. K. 1	W. K. 1	W. K. P.?
1425/1894	B. K. 2	W. K. 2	W. K. P.?
1426/1894	B. K. 3	W. K. 3	W. K. P, W. K. B + 30. 04. 1941
1427/1894	B. K. 4	W. K. 4	W. K. P, WKB + nach 23. 10. 1943
1428/1894	B. K. 5	B. K. 1	?
1429/1894	B. K. 6	B. K. 2	B. K. P, BKB, ?
1430/1894	W. K. 1	B. K. 3	?
1431/1894	W. K. 2	B. K. 4	?
1432/1894	W. K. 3	B. K. 5	?
1433/1894	W. K. 4	B. K. 6	B. K. P, BKB, PKP Py1-724 + 04. 04. 1952
1443/1895	W. K. 5	W. K. 5	W. K. P.?
1444/1895	W. K. 6	W. K. 6	W. K. P, WKB, W. K. P. ? + vor 01. 01. 1949
1445/1895	W. K. 7	W. K. 7	W. K. P, WKB, W. K. P. ? + vor 01. 01. 1949
1477/1895	B. K. 8	B. K. 7	?
1478/1895	B. K. 9	W. K. 45 q	W. K. P.?
1479/1895	B. K. 10	W. K. 46 q	W. K. P., WKB, W. K. P., PKP Ty1-159 + 02. 09. 1950
1480/1895	-	A. L. K. B. 1 <sup>a</sup>	PLB 301 N 3304
1481/1895	-	A. L. K. B. 2 <sup>a</sup>	PLB 302 N 3304
1482/1895	-	A. L. K. B. 3 <sup>a</sup>	+ 1945
1483/1895	-	B. K. 8	?

Legende: B. K. – Bromberger Kreisbahn 1895–1920; B. K. P. – Bydgoskie Koleje Powiatowe 1920–1939 und 1945–1949; BKB – Bromberger Kreisbahn 1939–1945; W. K. – Wirsitzer Kreisbahn 1895–1920; W. K. P. – Wyrzyskie Koleje Powiatowe 1920–1939 und 1945–1949; WKB – Wirsitzer Kreisbahn 1939–1945; PKP – Polnische Staatsbahn ab 1. 1. 1949; A. L. K. B. – Anklam-Lassaner Kleinbahn; PLB – Pommersche Landesbahnen ab 1940.

**Tabelle 2:** Technische Daten Cn2t-Tenderlokomotive der Lenzgattung q

Zylinderdurchmesser	210 mm
Kolbenhub	280 mm
Raddurchmesser	580 mm
Gesamt-Achstand	1 320 mm
Achsfahrmasse	3,5 t
Dampfdruck	12 kg/cm <sup>2</sup>
Feuerbuchsheizfläche <sup>1)</sup>	1,693 m <sup>2</sup>
Rohrheizfläche <sup>2)</sup>	15,397 m <sup>2</sup>
Gesamtheizfläche <sup>3)</sup>	17,09 m <sup>2</sup>
Rostfläche	0,4 m <sup>2</sup>
Wasservorrat	1,5 m <sup>3</sup>
Kohlenvorrat	0,3 t
Leermasse	8,0 t
Dienstmasse	10,7 t
Zugkraft (0,5xp)	1 277 kg
Zugkraft (0,62xp)	1 584 kg
Leistung	50 PS
Anzahl der Heizrohre	67
Durchmesser der Heizrohre	38/42 mm
Länge zwischen d. Rohrwänden	1 925 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Bremsart	Hand

**Leistungstabelle**

Für Zugwiderstand von 5 kg/t und 11 km/h

auf der Steigung 1: 00	= 0	%: 255 t
auf der Steigung 1: 200	= 5	%: 123 t
auf der Steigung 1: 100	= 10	%: 79 t
auf der Steigung 1: 80	= 12,5	%: 66 t
auf der Steigung 1: 70	= 14,3	%: 59 t
auf der Steigung 1: 60	= 16,6	%: 53 t
auf der Steigung 1: 50	= 20	%: 44 t
auf der Steigung 1: 40	= 25	%: 35 t

1) feuerberührt; wasserberührt 1,77 m<sup>2</sup>  
2) feuerberührt; wasserberührt 17,07 m<sup>2</sup>  
3) feuerberührt; wasserberührt 18,84 m<sup>2</sup>