

1
'85

transpress

modell eisenbahner

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

Poster
44 0647



**Bald
bis Rostock**

Auch in diesem Jahr werden die Elektrifizierungsarbeiten bei der Deutschen Reichsbahn planmäßig fortgesetzt. Wichtigstes Ziel ist dabei der Anschluß des Knotens Rostock an das elektrifizierte

Netz der DR. Dann rollen die El-loks von Rostock über Berlin bis Bad Schandau oder Erfurt.

Für die elektrisch betriebenen Strecken der DR steht ein leistungsfähiger Triebfahrzeugpark zur Verfügung. Jüngstes Kind der Ellokproduktion ist die BR 243. Noch in den letzten drei Monaten des vergangenen Jahres wurden die ersten Maschinen an die Deutsche Reichsbahn übergeben.

Die Farbgebung der Serienloks entspricht der der anderen Neubauloks. 1985 werden in Hennigsdorf weitere 243er gebaut und der Deutschen Reichsbahn übergeben.

1 243 002 in Hennigsdorf nach der Übergabe an die DR.

2 Zum gewohnten Bild gehört dagegen schon über zwei Jahrzehnte die BR 211.

3 Bewährt hat sich auch die BR 250. Sie ist in fast allen Ellok-Bahnbetriebswerken beheimatet.

4 Beim Güterzugdienst, aber auch im Reiseverkehr vor Nahverkehrszügen, ist die BR 242 zu sehen.

5 Auf der Rübelandbahn sind die Loks der BR 251 im Dienst und bewähren sich hier bereits 20 Jahre im schweren Güterzugdienst.

Fotos: B. Sprang, Berlin (1, 4), I. Migura, Berlin (2, 3), R. Kahmann, Elsterwerda (5)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	In eigener Sprache DMV teilt mit/Anzeigen	2 26/27
literatur	Rezensionen	28

eisenbahn

aktuell	Forschung und Praxis – Hand in Hand	3
kurzmeldungen	DDR und Ausland Lokeinsätze	4 10
historie	Erinnerungen ans „Truseböhle“	8
mosaik	100 Jahre Schmalspurbahn Oschatz–Mügeln	11
poster	Lok 44.0	14/15

nahverkehr

international	Nahverkehr in Neuchâtel	5
----------------------	-------------------------	---

modellbahn

mosaik	H0-Modell von PreFo Güterwagen deutscher Eisenbahnen	16 20
tips	99 4645 als H0-Modell Lokmodell aus Streichhölzern BR 85 in der Nenngröße 0 Kurzkupplung für BR 01, 03 und 41 in H0 Lokräder selbst hergestellt Steifkupplungen für TT	17 19 19 23 24 25
anlage	H0 _e -Anlage im Koffer	28

100 Jahre alt wird in diesem Monat der „Wilde Robert“ zwischen Oschatz und Mügeln. Noch heute werden auf dieser Schmalspurbahn beachtliche Transportleistungen vollbracht. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 11 bis 13 dieser Ausgabe. U. B. z. einen Güterzug im Stadtgebiet von Oschatz. Foto: J. Albrecht, Oschatz

Redaktion

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

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
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, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 7. 12. 1984
Geplante Auslieferung: 17. 1. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung

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

Bestellungen nehmen entgegen: 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., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16,
und den Verlag vermittelt.



Liebe Leser!

Es ist bereits Tradition, daß wir zu Beginn eines neuen Jahres Bilanz ziehen und Sie gleichzeitig über wichtige künftige Vorhaben informieren.

Auch im vergangenen Jahr waren Redaktion und Beirat bemüht, die Zeitschrift informativ und vielseitig zu gestalten. Der 35. Jahrestag der DDR, der XXXI. Internationale Modellbahnwettbewerb, das 15. Spezialistentreffen Junger Eisenbahner in Magdeburg und die Bezirksdelegiertenkonferenzen waren Schwerpunkte unserer publizistischen Arbeit.

Über 2000 Zuschriften erreichten uns 1984 aus dem In- und Ausland. Darin fanden wir viel Zustimmung für Inhalt und Aufmachung des „modelleisenbahner“. Eine Vielzahl von Hinweisen, Ideen und Vorschlägen beweist uns, wie groß Ihre Bereitschaft ist, an der Gestaltung unserer Zeitschrift konstruktiv und schöpferisch teilzuhaben.

Der 34. Jahrgang des „me“ steht im Zeichen der Vorbereitung des XI. Parteitag des SED, des 40. Jahrestages der Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus sowie des Jubiläums

„40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“. Das betrifft die Aktivitäten der Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes ebenso wie die Initiativen der Werktätigen des großen Vorbilds, der Deutschen Reichsbahn und des Städtischen Nahverkehrs. Ein weiterer Höhepunkt dieses Jahres ist bereits jüngste Geschichte: Am 1. Januar 1985 wurde der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 25 Jahre alt. In der nächsten Ausgabe werden wir darauf noch einmal zurückkommen.

Neben vielfältigen Darstellungen zur Technikgeschichte sind uns die Jubiläen Anlaß, im „me“ mehr über soziale Entwicklungsfragen der Eisenbahn in den zurückliegenden Epochen zu veröffentlichen. Beliebtes und Bewährtes werden beibehalten. So z. B. die Poster. Vielfachen Wünschen entsprechend, werden 1985 drei Poster im Format A 3 und drei Poster im Format A 4 erscheinen. Ansonsten haben wir uns vorgenommen, über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs des In- und Auslands interessant und vielseitig zu informieren.

Was den Modellbahnteil betrifft, so können wir 1984 auf weitere Fortschritte verweisen. Die vorgestellten Gemeinschafts- und Heimanlagen fanden – ebenso wie die Güterwagenseerie – großes Interesse. Wir werden diese Serie 1985 fortsetzen und wichtige Etappen des Güterwagenbaus in der 150jäh-

rigen Eisenbahngeschichte darstellen. Zunehmend gefragt sind Beiträge über „Frisuren“ und Bauanleitungen. Wir bemühen uns, diesem Anliegen gerecht zu werden, und bitten erfahrene Praktiker um ihre Mitarbeit, da durch die bisher gewonnenen Autoren noch nicht alle Wünsche auf diesem Gebiet zu erfüllen sind.

In diesem Jahr beginnen wir mit der Veröffentlichung der neuen Serie „Anlagenfotos vorgestellt und kommentiert“. Damit wollen wir Ihnen, liebe Leser, – wie auch mit der Serie „Das gute Beispiel“, die sich 1985 mit dem Thema „Bahnbetriebswerke“ beschäftigen wird – helfen, noch vorbildgerechter zu bauen.

Die Schwerpunkte unserer thematischen Planung für dieses Jahr haben wir unlängst vor rund 350 Teilnehmern der Bezirksdelegiertenkonferenzen in Erfurt, Magdeburg, Dresden sowie in der Arbeitsgemeinschaft 1/29 anlässlich ihres 15jährigen Bestehens vorgetragen. Sie fanden uneingeschränkt Zustimmung. Es wurden auch neue, interessante Themenvorschläge unterbreitet, die geeignet sind, die Zeitschrift weiter zu bereichern.

Bitte schreiben Sie uns wieder, was Ihnen gefällt, welche Wünsche Sie haben und was wir Ihrer Auffassung nach besser machen könnten.

Auf gute Zusammenarbeit auch in diesem Jahr!

Ihr Wolf-Dietger Machel

In eigener Sache

Der Verantwortliche Redakteur der Zeitschrift „modelleisenbahner“, Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann, ist aus gesundheitlichen Gründen aus dem Arbeitsprozeß ausgeschieden. Kollege Herrmann übernahm im Jahre 1980 die Leitung der Redaktion. Für diese Tätigkeit brachte er reiche Erfahrungen aus der Arbeit als Leiter der Pressestelle des Ministeriums für Verkehrswesen und als langjähriger Stellvertreter des Chefredakteurs der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei“ ein. Unter Leitung des Kollegen Rudi Herrmann erhielt die Zeitschrift „modelleisenbahner“ ihr heutiges Gesicht, wofür dem Verlag und der Redaktion mannigfaltig Anerkennung aus dem In- und Ausland gezollt wurde. Kollege Rudi Herrmann hat im engen Kontakt mit Lesern, Autoren, Arbeitsgemeinschaften, Bezirksverbänden und Kommissionen des

Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR die Redaktionsarbeit neu organisiert, was eine vielgestaltige Publizistik widerspiegelt, und wofür ihm im nachhinein nochmals gedankt sei.

Für die Zukunft, vor allem für sein weiteres Wirken im Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, dessen Mitglied er bleibt und in dessen Kommission Öffentlichkeitsarbeit er auch weiter ehrenamtlich tätig sein wird, begleiten unseren Kollegen Rudi Herrmann all' unsere guten Wünsche.

Mit dem 1. Januar 1985 übernimmt Kollege Ing. Wolf-Dietger Machel, der nach dem Ausscheiden des Kollegen Herrmann mit der Leitung der Redaktion beauftragt worden war, als Verantwortlicher Redakteur die Leitung der Redaktion „modelleisenbahner“.



transpress
VEB Verlag
für Verkehrswesen

Jubiläum würdig vorbereiten

Auf seiner 7. erweiterten Präsidiumssitzung (17./18. November 1984 in Prosnitz) des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurde u. a. die Grundorientierung für das große Eisenbahnjubiläum im Dezember dieses Jahres beraten. Vielfältige Aktivitäten und interessante Vorhaben sind geplant, um zu demonstrieren, wie sich die Eisenbahn in ihrer wechselvollen 150jährigen Geschichte, die sich seit 40 Jahren erstmals auf deutschem Boden bei uns in den Händen des Volkes befindet, entwickelt hat. Der Vizepräsident, Freund Günter Mai, betonte in seinen konstruktiven Ausführungen, daß es vor allem darauf ankommt, die gesellschaftlichen Zusammenhänge, die Rolle des Menschen sowie seine soziale Stellung anschaulich und verständlich zu machen. Präsident Erhard Thiele, dankte den Bezirksorganisationen und Arbeitsgemeinschaften für ihr bisheriges Engagement. Er unterstrich die Notwendigkeit, daß die gesamte Vorbereitung mit den Leitern und gesellschaftlichen Organen der DR erfolgen muß. Wertvolle Erfahrungen vermittelten ebenfalls die Berichte des Vorsitzenden der Wettbewerbskommission, Freund Wolfgang Hanusch und der Vorsitzenden der Bezirksvorstände Schwerin sowie Greifswald, Freund Bernhard Westphal und Freund Wolfhard Noack. Der Verantwortliche Redakteur der Zeitschrift „modelleisenbahner“, Freund Wolf-Dietger Machel, informierte das Präsidium, aufbauend auf die Erfahrungen bei der Vorbereitung des 35. DDR-Jubiläums, über Schwerpunktvorhaben im Jahre 1985. Die Arbeit der Zentralen Revisionskommission erläuterte Freund Achim Delang. me

Dr. Horst Schandert

Zentrales Forschungsinstitut des
Verkehrswesens der DDR (ZFIV), Berlin

Stellvertretender Direktor des
Instituts für Eisenbahnwesen (IFE)

Forschung und Praxis – Hand in Hand

In allen Bereichen der Volkswirtschaft wurde im vergangenen Jahr ein bedeutender Leistungszuwachs erzielt. Das Verkehrswesen und insbesondere die Eisenbahn bildeten dabei keine Ausnahme. Auf der 9. Tagung des ZK der SED nannte das Mitglied des ZK und Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, beeindruckende Zahlen, die das verdeutlichen. Trotz Steigerung des Produktionsvolumens im Zeitraum von 1981 bis 1984 um jährlich 4 bis 5 % konnte die Gütertransportmenge um mehr als 13 % reduziert werden. Die Gütertransportleistung sank um 4 %. Der spezifische Transportaufwand verringerte sich im Binnengütertransport – gemessen am produzierten Nationaleinkommen – um etwa 19 %. Der Jahresplan 1985 verpflichtet uns, den Transportaufwand weiter zu senken und die Transportmittel noch besser zu nutzen. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn ist weiter zu steigern. Die Bedeutung von Wissenschaft und Technik ist bei der Lösung der zukünftigen Aufgaben enorm gewachsen. Eine Vielzahl technischer und technologischer Neuerungen haben in den Arbeitskollektiven des Zentralen Forschungsinstitutes des Verkehrswesens ihren Ursprung.

In den zurückliegenden Monaten wurde ein wesentlicher Beitrag zur Optimierung der Transport- und Lieferbeziehungen geschaffen. Praxiswirksame Beispiele der komplexen Produktions-Transport-Rationalisierung haben sich bereits bewährt, u. a. im VEB Werkzeugmaschinenkombinat „7. Oktober“. Die transportökonomische Forschung und der Ausbau der Beziehungen der sozialistischen Wissenschaftskooperation haben einen hohen Stellenwert.

Durch das kooperative Zusammenwirken mit der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ gelang es auf dem Weg von der Grundlagenforschung bis zur Anwendungsreife mikroelektronischer Lösungen gut voranzukommen. Innerhalb von fünf Jahren wurde das Niveau der Abfertigungsprozesse im Reiseverkehr wesentlich erhöht. Über den Einsatz der mikrorechnergesteuerten Schalterdrucker (MSD) und Dialogautomaten (MDA) wurde an dieser Stelle schon berichtet.

Gegenwärtig wird an einer Weiterentwicklung gearbeitet, dem mikrorech-

nergesteuerten Universalschalter vom Typ MSD-U. Er bietet Einsatzmöglichkeiten durch die Kombination Fahrkartenverkauf-Platzreservierung und die Einbeziehung des Fahrkartenverkaufs für den internationalen Reiseverkehr.

Durch die Fortschritte der Mikroelektronik wurde es auch möglich, Rechner in Fahrzeugen einzusetzen, die eine energieoptimale Fahrzeugführung realisieren helfen. Bordrechner der Berliner S-Bahn haben sich bewährt. Durch ihren Einsatz reduzierte sich der spezifische Energieverbrauch um etwa 10 %. Auf den Schnellbahnen in Leipzig, Halle, Dresden und Magdeburg sowie auf Dieselloks in Streckenrelationen mit kurzen Haltefolgen wird der Einsatz vorbereitet. Der interdisziplinäre Charakter der Forschungsarbeit unseres Instituts kommt auch darin zum Ausdruck, daß mit Hilfe eines Kooperationsverbandes Einsatzmöglichkeiten bei der U-Bahn, für die Straßenbahn, den Kraftverkehr und die Schifffahrt vorbereitet werden. Mit diesen Beispielen sind die Anwendungsfälle der Mikroelektronik nicht erschöpft.

Große Bedeutung hat auch bei der Eisenbahn die Robotertechnik. Dadurch können u. a. die Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse, die Wartung sowie Fertigung der Transportmittel und die Technologien auf Rangierbahnhöfen verbessert werden.

Einsatzfälle belegen, daß internationale Vergleiche nicht gescheut zu werden brauchen. Beispiele sind der Kaliwagenentladeroboter im Seehafen Wismar und die Roboterkomplexe aus mikrorechnergesteuerten Gleisbremsen.

Auch die Prozeßsteuerung und Robotertechnik für Ultraschallreinigungsanlagen (Raw „Hermann Matern“, Cottbus), der Beschickungsroboter für Drehautomaten (Raw „DSF“, Görlitz) und der Steuerungsroboter Drehscheiben (Bahnbetriebswerk Riesa) gehören zum Roboterprogramm unseres Forschungsinstituts. Den Energieverbrauch durch eine umfassende Rationalisierung der energiewirtschaftlichen Prozesse drastisch zu reduzieren, ist ein weiterer Schwerpunkt. Die vom Verkehrswesen bis 1990 zu erbringenden steigenden Leistungen sollen mit einem um 3,5 % sinkenden Energieträgereinsatz realisiert werden. Dazu ist das Tempo der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken bedeutend zu erhöhen. Die Forschungskollektive müssen deshalb mit den Initiativen der Baueisenbahner, Projektanten und Kooperationspartnern Schritt halten.

Schwerpunkte sind dabei Maßnahmen zur Minimierung des Montageaufwands und zur Einsparung von Stahl, Kupfer, Zink und Aluminium. So sollen der Kupferanteil bei den Tragsellen der Fahrleitungen reduziert und mehr Betonmaste verwendet werden. Auch die Gründungsarbeiten für Fahrleitungsmaste sind weiter zu rationalisieren.

Eine Vielzahl der Forschungsaufgaben, die bereits praxiswirksam werden oder deren Praxisanwendung schrittweise vorbereitet wird, sind nur in enger Kooperation mit der volkseigenen Industrie zu lösen. Dazu gehören die punktförmige Zugbeeinflussung, das Zugfunksystem und der Einsatz der Lichtwellenleitertechnik. Die Zugbeeinflussungseinrichtung PZ 80 ist ein punktförmig wirkendes System (PZB) mit induktiver Informationsübertragung von den an den Strecken montierten Gleismagneten zur PZB-Einrichtung in den Zügen. Diese Technik unterbindet ein Vorbeifahren an „Halt“-zeigenden Signalen, das Überschreiten signalisierter Geschwindigkeiten oder zulässiger Höchstgeschwindigkeiten. Auf der Strecke Dresden–Schöna hat der Zugfunk seine Bewährungsprobe bestanden. Mit Hilfe dieser Technik ist ein ständiger Informationsaustausch im laufenden Zugbetrieb zwischen Fahrdienstleiter, Dispatcher und Lokführer möglich. Operative Dispositionen können ohne Zeitverzug realisiert werden. Die Zugfunkeinrichtungen produziert das VEB Funkwerk Kölleda. Sie sind eine Gemeinschaftsarbeit des ZFIV und des VEB Funkwerk Berlin-Köpenick. Die Relationen Dresden–Karl-Marx-Stadt, Werdau–Leipzig, Leipzig–Dresden und Abschnitte des Berliner Außenrings werden als nächste mit dieser Technik ausgerüstet.

In der Volkswirtschaft der DDR wird an der beschleunigten Entwicklung und Einführung der Geräte- und Anlagentechnik zur Informationsübertragung über optische Leiter gearbeitet. Bereits in diesem Jahr sollen bei der Rekonstruktion und den Ausbau von Nachrichtenübertragungsstrecken Kupferkabel durch Lichtleiterkabel abgelöst werden. Gegenwärtig wird im ZFIV an Beispiellösungen zum Einsatz der Lichtwellenleitertechnik (LWL) im Verkehrswesen gearbeitet.

Auf dem Bahnhof Warschauer Straße in Berlin ist inzwischen eine Videoübertragungsstrecke für die Zugabfertigung in Betrieb genommen worden. Mit dem Aufbau einer Testanlage für die Fernüberwachungsinformation von einer Halbschranke zur Meldestelle wurde begonnen. Diese und andere Aufgaben mit hohem Engagement zu lösen, ist eine anspruchsvolle Zielstellung für Forschungskollektive und erfahrene Praktiker des Verkehrswesens und anderer volkswirtschaftlicher Bereiche. Die Vorbereitung des XI. Parteitags der SED und der bevorstehende 40. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus durch die ruhmreiche Sowjetarmee haben unsere Kollektive zu vielfältigen Wettbewerbsinitiativen angeregt. Dabei lassen sie sich auch künftig von dem Grundsatz leiten, daß gute Arbeitsleistungen nur in echter Partnerschaft mit der Praxis zu erreichen sind.

27. Zentrale Messe der Meister von morgen

Auf der 27. Zentralen Messe der Meister von morgen (12. bis 23. November 1984) in Leipzig war die Deutsche Reichsbahn mit 39 Exponaten vertreten. Der Gesamtnutzen dieser MMM-Leistungen beträgt 6,3 Millionen Mark. Eingespart wurden u. a. 38,5 VBE, 82,8 Th Arbeitszeit, 1533 t Dieselkraftstoff, 60,5 MWh Energie, 17,2 t Material.

Der Ausstellungsbereich (460 m²) war in fünf Schwerpunkt-Komplexe unterteilt: Komplex I: Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwands

Komplex II: Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken

Komplex III: Anwendung der Mikroelektronik und Robotertechnik im Verkehrswesen

Komplex IV: Senkung des Material- und Energieverbrauchs sowie sparsamer Einsatz von flüssigen Energieträgern

Komplex V: Erhöhung des Niveaus der Transport-, Bau- und Instandhaltungsprozesse, Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen sowie Ordnung, Disziplin und Sicherheit. Dieses Gestaltungsprinzip ermöglichte dem Besucher das schnelle Auffinden der Leistungen entsprechend der im Verkehrswesen zu lösenden

Schwerpunktaufgaben. Weitere Exponate der DR befanden sich im Bereich Berufsausbildung sowie im Konsultationspunkt FDJ. Aus dem Verkehrsbezirk Deutsche Reichsbahn kamen 197 organisierte Studiengruppen mit 2 720 Jugendlichen und staatlichen Leitern zum Besuch des Ausstellungsbereiches Verkehrswesen.

Einige Exponate demonstrierten die aktive Unterstützung der jungen Neuerer durch Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR. So z. B. bauten die Freunde der AG 3/13 für das Exponat „Lehrmodell“ (Nenngröße H0) in Zusammenarbeit mit Kollegen aus dem Bw Karl-Marx-Stadt eine transportable Modellbahnanlage auf der sämtliche betriebliche Handlungen trainiert werden können. Ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Betriebssicherheit. Dieses Beispiel zeigt, daß sich die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaften gemeinsam mit den jungen

Eisenbahnern künftig noch enger am Bau von MMM-Exponaten (Modellbahnanlagen) beteiligen sollten. *neu.*

Elektrischer Zugbetrieb gewürdigt

Mit der Übergabe des elektrischen Betriebs zwischen Berlin-Lichtenberg und Birkenwerder ist die durchgehende Zugförderung von Berlin in Richtung Nor-



den der DDR durch Elloks möglich geworden. Diese wichtige Etappe der Streckenelektrifizierung bei der DR würdigte ein zur Eröffnung am 15. Dezember 1984 in 1130 Berlin-Lichtenberg verwendeter Sonderstempel. Fünf Tage später erfolgte die Einweihung der neuen elektrischen S-Bahn-Verbindung nach Hohenschönhausen. Der abgebildete Sonderstempel kam vom 20. Dezember 1984 bis 3. Januar 1985 zum Einsatz. *aw*



Foto: Dr. F. Novák, Brno

Die „Transgabonais“ im Staate Gabun

Das bislang aufwendigste und kostspieligste Entwicklungsprojekt des westafrikanischen Staates Gabun ist eine Eisenbahn durch den afrikanischen Dschungel, die „Transgabonais“. 1975 erfolgte der erste Spatenstich an der Atlantikküste in der Nähe der Hauptstadt Libreville; vor zwei Jahren konnte der erste Teilabschnitt, die Strecke Owendo (Hafen von Libreville) – Libreville – Booué mit einer Länge von 350 km und insgesamt 14 Bahnhöfen übergeben werden.

Geplant war von Anfang an eine Weiterführung in südöstlicher Richtung über Moanda nach Franceville sowie eine zweite Strecke von Booué aus in nordöstliche Richtung bis Belinga. Die Südosttangente ist inzwischen eine gewaltige Baustelle geworden. Hier arbeiten unter erschwerten klimatischen und geologisch-geographischen Bedingungen rund 2 500 Afrikaner und etwa 400 ausländische Eisenbahnfachleute an einer Schneise durch den praktisch noch unbesiedelten dichten tropischen Regenwald von Gabun. Ungeheure Erdmassen sind zu bewegen, Felsen wegzuspren-

gen sowie zahllose Wasserläufe zu überbrücken.

Die neue Trasse Booué – Moanda – Franceville wird dann eine Länge von 360 km aufweisen. Etwas kurios ist folgender Fakt: Der hochmoderne Bahnhofskomplex Franceville samt dem vollständig eingerichteten Empfangsgebäude und den Bahnsteigen wurde schon vor vier Jahren fertiggestellt, aber noch immer führt er das Dasein eines „Geisterbahnhofs“, da bisher jeglicher Gleisanschluß fehlt. (Die Verlegung der Schienen erfolgt also nicht gleichzeitig von zwei Seiten aus, sondern lediglich in Richtung Moanda – Franceville.) Wann der erste Zug in Franceville eintreffen wird, kann heute noch niemand sagen.

Ausschlaggebend für den Bau der „Transgabonais“ sind die Manganlagerstätten bei Moanda. Gabun nimmt unter den Manganförderländern der Erde nach der Sowjetunion und Südafrika den dritten Platz ein. Gegenwärtig läßt sich das Erz jedoch nur mittels einer 78 km langen Industrie-Seilschwebebahn von Moanda bis zum kongolesischen M'binda, von dort auf der eingleisigen Zweigstrecke der Linie Pointe Noire – Brazzaville zum Hafen Pointe Noire transportieren. Die Transgabonais soll dieses Problem endgültig lösen, auch den Transport des wertvollen Edelholzes Okoumé sowie eine allgemeine wirtschaftliche Erschließung der Urwaldregionen Gabuns bewirken. Wann der Streckenabschnitt Booué – Belinga je in Angriff genommen wird (Erschließung der Eisenerzlager von Belinga und Mekambo), steht nicht fest, denn durch die Stahlkrise in der kapitalistischen Welt besteht kaum noch Interesse am gabunesischen Eisenerz. *Kau.*

Ein Jahrhundert Dampfstraßenbahn

Vor 100 Jahren wurde in Brno (ČSSR) die erste Dampfstraßenbahnlinie eröffnet, nachdem bereits seit 1869 eine Pferdebahn existiert hatte. Aus diesem Anlaß gab es am 19. Mai 1984 auf den Straßen in Brno etwas Ungewöhnliches zu sehen: Die Straßenbahnlok „Carolina“, 1889 von der Lokomotivfabrik Krauss & Co gebaut, fuhr mit einem alten „Tramwaywagen“ unter großer Beteiligung der Bevölkerung durch die Stadt. Weitere Straßenbahnveteranen gaben ein Bild über die Entwicklung der „Elektrischen“ in Brno, deren Bedeutung in den nächsten Jahren weiter wachsen wird.

Auf dem Foto: Straßenbahnwagen Nr. 6, gebaut von Lederer Proges 1904 in Brno.

Nvk.

Vorschau

Im Heft 2/85 bringen wir u. a.:

- Sowjetische Dampflok der BR T3;
- Geschichte der Eisenbahn Zwickau – Schwarzenberg; Werklokomotiven;
- Bauanleitung für eine BR 103 in H0;
- Gemeinschaftsanlage Marienberg;
- Brücke in der Nenngröße H0.

Lutz Habrecht, Berlin

„Littorail“ – eine „Metro léger“

Um eine verbesserte Qualität des Leistungsangebots im Schienenverkehr bemühen sich auch in der Schweiz zahlreiche Verkehrsunternehmen. Einen interessanten Weg haben die Verkehrsbetriebe Neuchâtel „Transport commun de Neuchâtel et environs“ (TN), der Hauptstadt des gleichnamigen nordwestschweizer Kantons, beschritten. Hier wird neben einem aus Radialstrecken bestehenden Obus- und Omnibusnetz auch eine meterspurige Überlandstraßenbahnstrecke von der Innenstadt bis in den Vorort Boudry betrieben. Diese vorwiegend am Ufer des Neuenburger Sees entlangführende und 8,9 km lange Strecke wurde im Juni 1981 auf den Betrieb als Metro léger – gewissermaßen als Stadtbahn – unter der werbewirksamen Bezeichnung „Littorail“ umgestellt.

Erst mit Pferden, dann elektrisch

Die Lage und die Neigungsverhältnisse dieser Überlandstraßenbahnstrecke sind nicht typisch für die geographischen Gegebenheit in und um Neuchâtel, das ansonsten vom relativ steilen Abfall des Schweizer Jura zum Neuenburger See hin geprägt ist. Anfänglich gab es einen Pferdebahnbetrieb auf einer längs des Ufers in einen östlichen Vorort führende Strecke. Im Jahre 1892 konnte erstmals der heutige SBB-Bahnhof durch die Anlage einer als Zahnradbahn (System Riggenbach) ausgelegten Dampfstraßenbahn mit dem Stadtzentrum verbunden werden. Im selben Jahr wurde als Adhäsionsbahn, ebenfalls mit Dampftrieb, von einer selbstständigen Gesellschaft die Vorortstrecke nach Boudry, einschließlich der 0,8 km langen Zweigstrecke Areuse–Cortailod (1984 stillgelegt), eröffnet. An zwei anderen Stellen der Stadt gibt es Standseilbahnen, die die großen Höhenunterschiede bewältigen.

Der elektrische Betrieb wurde in Neuchâtel 1898 vorerst auf der Strecke Zen-

trum–Bahnhof aufgenommen. Ab 1902 begannen die Elektrifizierungsarbeiten an der Vorortstrecke nach Boudry und Cortailod.

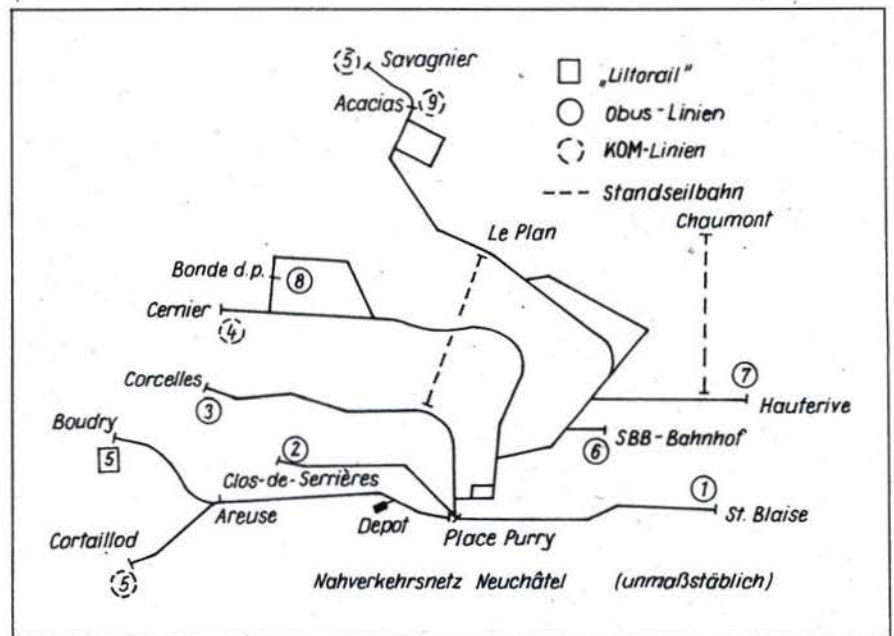
Obus setzte sich durch

Später wurde der Obus das prädestinierte Verkehrsmittel für die Stadt, und die TN begannen ab 1940 sukzessiv mit der Umstellung des bis dahin mehr als 30 km langen Straßenbahnnetzes. Ausgenommen hiervon blieb – nachdem 1964 die Bahnhofslinie und 1976 die vorletzte Straßenbahnlinie 3 auf Obus umgestellt worden waren – die eingleisige Überlandlinie 5. Für deren Beibe-

haltung und grundlegende Sanierung traten die städtischen und kantonalen Instanzen ein und bewilligten die dazu notwendigen Investitionsmittel.

Überlandbahn wurde modernisiert

Die umfangreichen Arbeiten am Oberbau waren darauf gerichtet, die Vorteile der neuen Fahrzeuggeneration bei den gegebenen, relativ langen Haltestellenabständen in einen Gewinn an Reisezeit bei gleichzeitiger Erhöhung der sonstigen Annehmlichkeiten, insbesondere der Laufruhe, umzusetzen. Die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf nunmehr abschnittsweise 70 km/h,



1 Derzeitiges Nahverkehrsnetz von Neuchâtel

Technische Daten der Be- und Bt-Wagen

	Be	Bt
Länge über Kupplung	18 380 mm	
Wagenkastenlänge	17 480 mm	
Wagenkastenbreite	2 400 mm	
Fußbodenhöhe über SO	830 mm	
Drehzapfenabstand	11 000 mm	
Achstand im Drehgestell	1 800 mm	
Raddurchmesser	660 mm	
Anzahl der Motore	2	—
v _{max}	75 km/h	—
Stundenleistung total	276 kW	—
Masse des mechanischen Teils	18,5 t	16,9 t
Masse des elektrischen Teils	7,0 t	0,4 t
zulässige Nutzlast	7,5 t	8,0 t
Bruttouzugsasse		58,3 t
Sitzplätze	42	46
Stehplätze	107	113
Anzahl der Führerstände	2	1

erforderte den teilweisen Neubau von Stromversorgungsanlagen und der Sicherungstechnik. Die Fahrleitung erhielt ein selbstnachspannendes Hochkettentragwerk, und 1980/81 erfolgte die Installation eines automatischen Streckenblocks. Den Abschluß der Rekonstruktionsmaßnahmen bildete die Beschaffung des neuen Rollmaterials.

Stadtbahnwagen erfüllen vielfältige Ansprüche

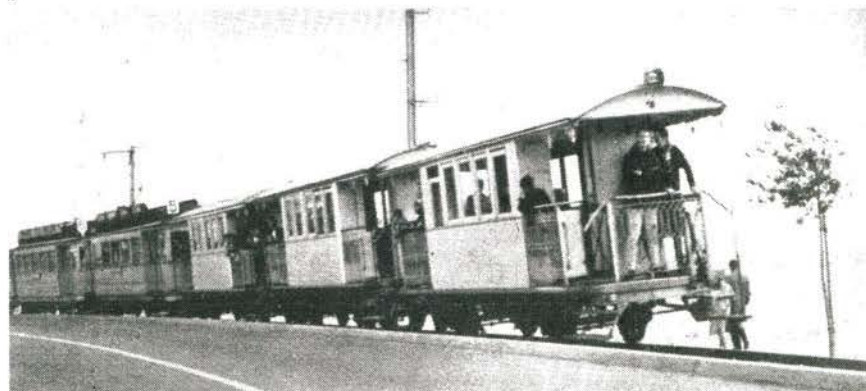
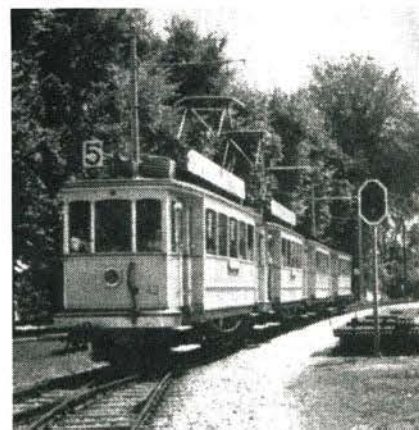
Die neuen Züge der Neuchâtelor Stadtbahn werden aus je einem Triebwagen BE 4/4 und einem Steuerwagen Bt 4 gebildet. Der elektrische Teil der Fahrzeuge ist eine Entwicklung von BBC Baden (Schweiz) und ist mit dem der neuen Gelenkwagen der Verkehrsbetriebe Zürich und der Baselland-Transport AG, häufig als „Tram 2000“ bezeichnet, identisch. Die wagenbauliche Konzeption stammt von der Schweizerischen Waggon- und Aufzügefabrik AG in Schlieren und der Waggonfabrik Schindler, Pratteln. Diese Konstruktion hatte sich bereits vorher bei den neuen Fahrzeugen der Vorortbahn Zürich-Stadelhofen-Esslingen (Forchbahn) bewährt. Die gediegene Innenausstattung und die hervorragenden fahrdynamischen Eigenschaften sorgen auch in Neuchâtel für eine sehr gute Resonanz seitens der Fahrgäste. Das moderne Äußere wird bei den Wagen der TN durch eine ansprechende lindgrün-gelbe Außenlackierung wirkungsvoll unterstützt. Die neuen Fahrzeuge haben den alten Wagenpark fast vollständig abgelöst.

Ältere Fahrzeuge für museale Zwecke

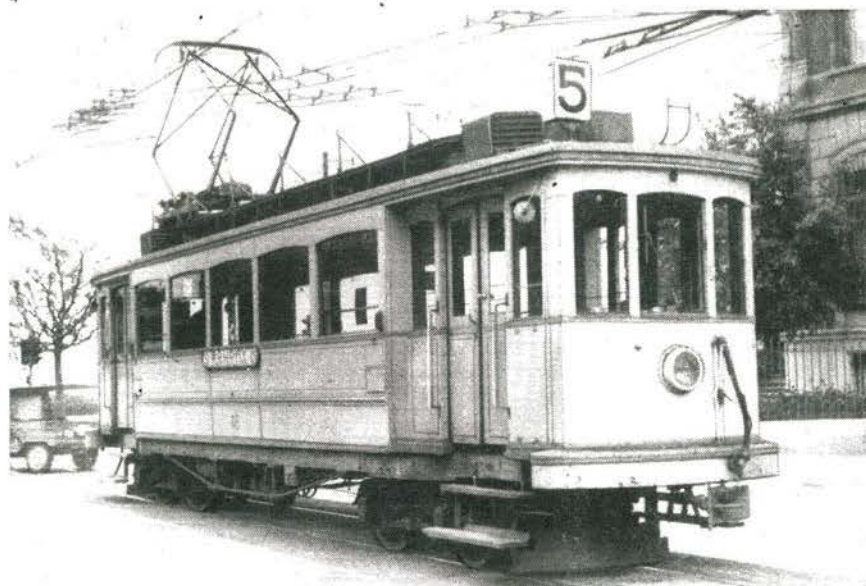
Die Vorortbahnfahrzeuge aus der Erstausrüstung konnten bis auf einige Museums- bzw. Traditionswagen verschrottet werden. Ausgemustert wurden sieben schwere, mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Vorortlinie beschaffte Drehgestellwagen CE 2/4 (das C steht für die 3. Klasse!) und vier Beiwagen. Sie waren bis zur Inbetriebnahme der neuen Züge 1981 79 (!) Jahre in Dienst. Jedes dieser Fahrzeuge erreichte eine Laufleistung von annähernd drei Millionen Kilometer. Im Jahre 1967 wurden sie aus dem Regelbetrieb nach Ankauf von vier sechschachsigen Zweirichtungs-Gelenkzügen der stillgelegten Straßenbahn Genua zurückgezogen. Sie waren von da ab nur noch während der Verkehrsspitzen und als Pendelwagen auf dem Streckenast Areuse-Cortailod zu sehen. Mit der Einstellung der letzten innerstädtischen Straßenbahnstrecke (Linie 3), die starke Neigungen aufwies, gelangten außerdem drei 1947 in der Schweiz gebaute

Drehgestelltriebwagen Ce 4/4 auf die Vorortstrecke. Diese Wagen hatten einen Kardantrieb und Drehgestelle mit Torsionsstäben und sollten ursprünglich Musterwagen des Einheitstriebagentyps II des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmen (VST) sein. Der mechanische Teil des Fahrzeugs stammte von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft, Neuhausen, der elektrische Teil von Sécheron, Genf. Einige der Genueser- und der Einheitswagen werden vorerst noch im Park der Neuchâtelor Stadtbahn verbleiben. Ein G 2/4 ist bereits

2



4



2 Solche Altbau-Kombinationen (Tw-Tw-Bw-Bw) waren früher nur bei Verkehrsspitzen anzutreffen. Heute sind sie noch seltener geworden! Der Einsatz derartiger Fahrzeuge erfolgt nur noch zu besonderen Anlässen (Museumsbetrieb).

3 Dieser Traditionszug kommt ebenfalls nur noch selten aus dem Depot! Die drei Beiwagen stammen noch aus der Dampfstraßenbahn-Zeit!

4 Unmittelbar vor Eröffnung der „Littorail“ war noch einmal für kurze Zeit im Regeldienst dieser Tw zu sehen. Zu diesem Zeitpunkt war er bereits 79 Jahre alt.

5 Die zweigleisige Wagenhalle in Boudry entstand im Stil der Gründerzeit mit der Aufschrift „Compagnie des Tramways de Neuchâtel“.

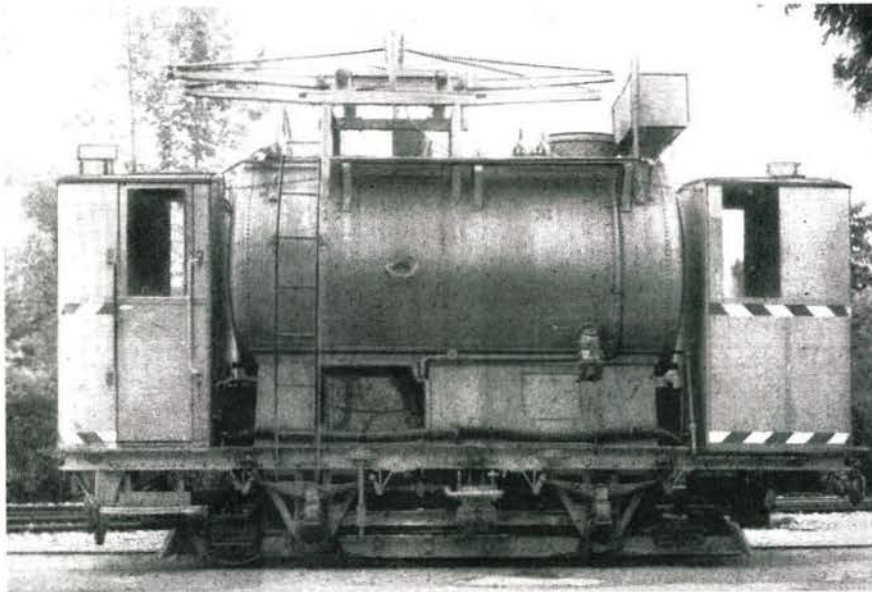
6 Ein allerdings noch unentbehrlicher Veteran ist der Herbicid-Sprengtriebwagen Gd.

7 Links ein Gelenkwagen, der aus Genua übernommen wurde. Rechts die jetzt üblichen neuen Stadtbahnwagen.

5



6



7



im Verkehrshaus Luzern, dem Schweizer Verkehrsmuseum, aufgestellt.

Die Straßenbahn- bzw. Stadtbahnfahrzeuge werden gemeinsam mit dem Obuspark in der Betriebswerkstatt L'Evole, nahe der innerstädtischen Endstation an der Place Purry, unterhalten. Eine kleinere, zweigleisige Wagenremise befindet sich außerdem in Boudry. Sie dient dem gelegentlichen Abstellen nicht benötigter Fahrzeuge. Eine gleiche Anlage und eine überdachte Abstellfläche wurden in Cortailod durch die Vereinigung Neuchâtelers Verkehrsfreunde, die sich auch der Erhaltung historischer Wagen widmet, übernommen.

Fahrgastabfertigung ohne Schaffner

Der Fahrplan von „Littorail“ enthält eine Zugfolge von 20 Minuten je Richtung während der täglichen Betriebsdauer. Die Kurse verkehren alle durchgehend zwischen der Place Purry und Boudry (Fahrtdauer 18 Minuten). Nach Cortailod mußte früher in Areuse in den bereitstehenden Pendelwagen umgestiegen werden.

Auf der Strecke gilt wie auf dem gesamten TN-Netz ein Tarif mit drei Zonen und Fahrpreisen von 0,60 bis 1,80 Franken. An den Verflechtungsstellen besteht Umsteigeberechtigung. Der Fahrausweisverkauf erfolgt netzweit durch die bei den meisten schweizer Verkehrsbetrieben üblichen Automaten mit schematischem Netzplan mit Zoneneinteilung und zonengebundenen Wahltafeln. Ausgegeben werden Fahrausweise vom Rollenpapier mit Sicherheitsuntergrund und Angaben über Standort, Automatennummer, Datum, Uhrzeit und Zone. Früher gab es auf der Überlandstraßenbahnstrecke 5 einen Schaffnerbetrieb.

Nächstes Projekt der TN ist die Verjüngung der nichtschieneengebundenen Fahrzeuge. So sind vor allem die zu Beginn der 50er Jahre beschafften Obusse – mit einer Laufleistung von über einer Million Wagenkilometer – trotz ihres technisch noch einwandfreien Zustands moralisch längst verschlissen und wegen ihrer ungenügenden Fahrgastkapazität zur Bewältigung der Verkehrsaufgaben nicht mehr geeignet.

Quellenangaben

- (1) Amtliches Kursbuch Schweiz, Winter 1981/82, Herausgeber: Generaldirektion der SBB, Bern, Schweiz
- (2) Du Régio... au Littorail, Eigenverlag Compagnie des TN, Neuchâtel 1981
- (3) Van der Gragt, F.: Moderne Straßenbahn, Alba Buchverlag GmbH + CO KG, 1973, Düsseldorf, BRD
- (4) Willen, P.: Straßenbahnen der Schweiz (Triebwagen), Orell-Füssli, 1978, Zürich, Schweiz

Rudi Herrmann (DMV), Berlin

Erinnerungen ans „Truseböhle“

Fortsetzung aus „me“ 10/84, S. 14/15

Das Lokerhaltungsgeld

Kollegen Breitung vom Bw Meiningen rief ich eines Tages an. Er meinte, ich solle mal vorbeikommen. Gemeinsam füllten wir dann einen Lokleistungszettel aus, gingen die Leistungen Posten für Posten durch. „Stimmt doch, ihr kommt auf das Lokerhaltungsgeld. Euer Fehler liegt darin, daß ihr die Ruhezeit nicht berechnet, pro Stunde gibt das auch soundsoviel Kilometer“. Das war ja ein Ding. Kollege Thorwart wollte es gar nicht glauben. Es wurde nachgezahlt, und ... keiner wollte das Geld haben. Es wurde eine Riesenfete, nach Feierabend, in der Gastwirtschaft. Nach einer gewissen Zeit schaute eine Frau ins Lokal und sagte: „Theodor, es wird Zeit“. Er schrie „gleich“. Dann kam eine andere Frau, dann noch eine und noch eine und ... Bis Theodor mich aufklärte: „Wissen Sie, ich habe zu Hause sieben Frauen, die Ehefrau, Töchter und Schwestern, und doch bin ich Haushaltsvorstand“. Wir diskutierten noch über dies und das, bis der schon über 60jährige Oberloklführer zum 20jährigen Vorstand sagte: „Ganz ehrlich, im Februar habe ich gedacht, was will denn der junge Dachs von uns...“ Wir tranken noch Brüderschaft, dann ließ sich Theodor nicht mehr bitten, von einer seiner sieben Frauen.

Die Namensänderung

Herges-Auwallenburg und Trusen wurden vereinigt zur Gemeinde Trusetal. Bürgermeister Storch, er war ebenso alt wie ich und der Sohn meines Vorgängers, wollte nun auch von unseren Maßnahmen wissen. Wir hatten uns schon die Köpfe heiß geredet. Die Chance war da. Trusen sollte Trusetal Süd heißen und Herges-Auwallenburg Trusetal Hbf. Die einen meinten, wenn es Trusetal Süd gibt, dann muß es auch Nord geben. Das ging aber nicht auf. Süd und Nord, gut und schön, aber wo nehmen wir den Hbf her? Schließlich setzte sich doch durch, Trusetal Süd und einfach Trusetal.

Der Reichsbahn-Personen- und Gütertarif war eingeführt, Kunden der Wirtschaft und Reisende waren zufrieden, die Lokomotivchen mußten ihr Bestes geben, um alles zu schaffen, was täg-

lich aufs „Böhle“ zurollte. Als ich eines Tages im Bäckerladen stand, fragte eine ältere Frau in der üblichen Trachtenkleidung interessiert: „Ach, wer ist denn der junge Mann?“ Verlegen besah ich mir den leckeren Kuchen und hörte, wie fast alle Anwesenden im Chor flüsterten: „Das ist der neue Bahnhofsvorstand“. Ich spürte förmlich den musternden Blick und vernahm, „was, so ein junger Mann!“ Ja, ein Bahnhofsvorstand, das zählte eben da etwas. Dabei war mir gar nicht wohl zu Mute. Ich besaß nach Monaten weder eine schriftliche Bestätigung über meinen Einsatz, noch hatte ich den mündlichen Teil der Prüfung für den mittleren nichttechnischen Dienst hinter mich gebracht.

Gesetze brachten Wandel

Dann endlich hielt ich den langerwarteten Vordruck des Vorsitzenden des Ausschusses für die Prüfung für den mittleren Dienst in der Hand. Darauf stand: „Sie werden zur Ablegung der förmlichen Prüfung für den nt (nichttechnischen Dienst) hiermit vorgeladen ... der mündliche Teil wird am Montag, dem 22. 5. 1950, 9.00 Uhr in der RBD, Zimmer 128, abgehalten.“ Nach 6 Stunden war auch das überstanden. Im Zimmer des Dezernenten Lailach nahmen wir im Halbkreis Aufstellung. Bei weitem waren es nicht mehr so viel wie bei den schriftlichen Arbeiten Ende Januar. Wir standen eine ganze Weile. Ehrfurchtsvoll schauten wir zu, wie der Dezernent den Berg von Unterschriftsmappen abarbeitete. Endlich fuhr der Direktionsbote den Aktenexpress hinaus. Erschrocken hörte ich nach Weiß auch meinen Namen. „Vortreten“. Was ist denn nun passiert, schoß es mir durch den Kopf. „Seht euch sie an, das sind die jüngsten, aber die Besten. Ich werde sie fördern“, sagte der Dezernent kurz und knapp. Ende Juni hatte ich es dann schriftlich von der Reichsbahndirektion: „Wir versetzen Sie mit Wirkung vom 1. Mai 1950 an aus dienstlichen Gründen mit Umzugskostenvergütung (meine ganze Habschaft paßte in die Aktentasche) vom Bf Wernshausen zum Bahnhof Herges-Auwallenburg und beauftragen Sie mit der Leitung der Dienststelle...“ Der Unterzeichner dieses Schriftstückes, Herr Bornberg, war sicher auch erleichtert. Der Mut, einen noch nicht zu Ende Geprüften und vor allem nicht Volljährigen als Dienstvorsteher einzusetzen, war ein nicht zu unterschätzendes Risiko. Doch die Weichen waren gestellt. So beschloß u. a. die Provisorische Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik am 19. April 1950 das Gesetz der Arbeit. Es sicherte bereits damals, vor fast 35 Jahren, jedem Bürger das Recht auf Arbeit zu und enthielt den Grundsatz, daß jedem ein seinen Fähigkeiten entsprechender Arbeitsplatz zugewiesen werden muß. Schließlich wurde am 17. Mai 1950 durch Ge-

setz das Volljährigkeitsalter von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt!

Vom Rollbock zum Rollwagen

Die 100 Paragraphen der Fahrdienstvorschriften, die umfangreichen Block- und Stellwerksvorschriften, das gewichtige Signalbuch, was damit anfangen? Keine Vorschriften für den vereinfachten Nebenbahndienst, kein Bahnhofsbuch. Lediglich die Erfahrung war gefragt. Wenn ich mich recht erinnere, gab es eine Art Betriebsreglement, das aber schon mächtig angestaubt war. Mir machte Sorgen, wie denn die notwendigen Brems Hundertstel zusammenkamen, denn nach dem Zp 9 (Abfahrtsignal) in Herges-Auwallenburg ging es ja postwendend ganz schön talwärts. Konnten denn die Lokomotiven und der luftgebremste Personenzugteil die mächtigen Reichsbahn-Güterwagen auf Rollböcken ohne Luftdruck- und Heberleinbremse halten? Die Bremsen der Rollböcke wirkten durch ihre Eigenmasse auf die Radreifen. Unten angekommen, in Oelmühle, band der Heizer die Bremsen wieder hoch. Gutes Gefühl des Lokführers und eine gehörige Portion Erfahrung gehörten zur sicheren Talfahrt. Mir ist kein Fall bekannt, daß es mal nicht geklappt hätte. Schwerspat und Manganzug, die wichtigsten Gutarten im Güteraufkommen, waren gefragt, und wir mußten ganz schöne Kopfstände machen, um mit den vorhandenen Rollböcken Herr der Lage zu werden bzw. zu bleiben. Der Vorsteher Heider vom Bw Meiningen setzte sich sehr dafür ein, Rollwagen fürs „Truseböhle“ zu besorgen, die auch luftgebremst werden konnten. Da noch keiner damit zu tun hatte, machten wir uns auf den Weg nach Eisfeld. Auf der Schmalspurbahn Eisfeld-Schönbrunn (Kreis Hildburghausen) waren welche im Einsatz. Dienstvorsteher Siegfried Zerbst, heute Kaderchef der DR im Ministerium für Verkehrswesen, zeigte uns die Rollwagen, erläuterte die Technologie und sprach über die Arbeitsbedingungen. Erfahrungsaustausch 1950! Überzeugt, daß die Arbeit leichter wird und sich die Leistungsfähigkeit der Schiene zwischen Wernshausen und Trusetal erhöht, fuhren wir wieder nach Hause.

Die Entgleisung

Wenn ein Zug in Herges-Auwallenburg, dann Trusetal – dabei bleiben wir jetzt – einfuhr und anhielt, schepperte es ganz schön. Das war ein Nachteil der Kettenkupplung. Da es kein Schlüsselwerk und auch sonst keinen technischen Zwang gab, wurde die Schutzweiche nach erfolgter Einfahrt auch nicht umgestellt. Alle Belehrungen halfen nichts. Die Macht der Gewohnheit war stark. Wenn ich anwesend war, stand ich bei Ein- und Ausfahrten bei meinem Steckenpferd, der Schutzweiche.