

5
83

transpress

modell eisenbahner

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

Messe-
neuheiten



**Dampf
vor und auf
Usedom**

1890 wurde die „Stralsund“ auf der damaligen Schichau-Werft im früheren Elbing mit der Fabrik-Nr. 440 für die KPEV gebaut, und noch heute wird sie

zur Trajektierung von Eisenbahnwagen zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre genutzt. Bemerkenswert ist die Geschichte dieses Schiffes, genauso wie die Entwicklung der Eisenbahnen auf der Insel Usedom selbst. Wenn auch hier die Dampflokomotiven nahezu 10 Jahre der Vergangenheit angehören, wird dieses Fährschiff weiterhin in Betrieb bleiben. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 13 bis 16 und 17 bis 20 dieser Ausgabe.

1 Während Güterwagen fast täglich von und nach Wolgaster Fähre trajektiert werden, sind Reisezugwagen nur dann zu transportieren, wenn Revisionen im Raw Potsdam erforderlich werden. Im Hintergrund die Wolgaster Petrikirche. Die Aufnahme entstand im September 1979.

Foto: W.-D. Machel, Potsdam

2 Längst Geschichte sind die Loks der BR 86 auf Usedom. Bevor die Maschinen in das Raw überführt worden sind, wurden die Windleitbleche entfernt. U.B.z. die Lok 86 1114 nach einer Überholung Mitte Juni 1972 im Bw Heringsdorf.

Foto: D. Wünschmann, Leipzig



1

2

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Unser Leser Hans-Heinrich Schubert aus Freital betreibt eine 2 m x 1,25 m große H0_e-Anlage, die wir in diesem Heft auf den Seiten 22 bis 24 näher vorstellen. Interessant ist die Gleisanlage, da von beiden Bahnhöfen einer Kopfbahnhof ist. Neben Eigenbauten werden auf dieser Anlage auch umgebaute Fahrzeuge der ehemaligen Firma Herr eingesetzt.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
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, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
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: 13. 4. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 5. 1983
Verlagspostamt Berlin

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 Ausland:
der internationale Buch- und Zeit-
schriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-
damm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürsten-
str. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle



modelleisenbahner

aktuell	Karl Marx über die Eisenbahn	2
forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen	3
	DMV teilt mit	21
	Anzeigen	25

eisenbahn

kurzmeldungen	Lokeinsätze und Clubwagen der DR	4
	DDR und Ausland	12
aktuell	Auf der Frühjahrsmesse notiert	10
historie	Eisenbahn auf Usedom	13
	Fährschiff „Stralsund“	16

nahverkehr

mosaik	Der KT4D	5
---------------	----------	---

modellbahn

vorbild-modell	Bahnhof Wolgast Hafen	17
tips	BR 86 Variante Usedom	20
	Der T4D in H0	26
anlage	H0/H0 _e -Heimanlage	22
aktuell	Messeneuheiten '83	28

**Karl Marx
über
die Eisenbahn**

Karl Marx hat in seinen Untersuchungen über die kapitalistische Gesellschaft, wie konnte es anders sein, auch den Bau und die Entwicklung der Eisenbahnen weltweit einbezogen. Lassen wir Karl Marx selbst sprechen:

„Die Welt wäre noch ohne Eisenbahnen, hätte sie solange warten müssen, bis die Akkumulation einige Einzelkapitale dahin gebracht hätte, dem Bau einer Eisenbahn gewachsen zu sein. Die Zentralisation dagegen hat dies, vermittelt der Aktiengesellschaften, im Handumdrehen fertiggebracht.“ (1)

König Dampf hat ausregiert

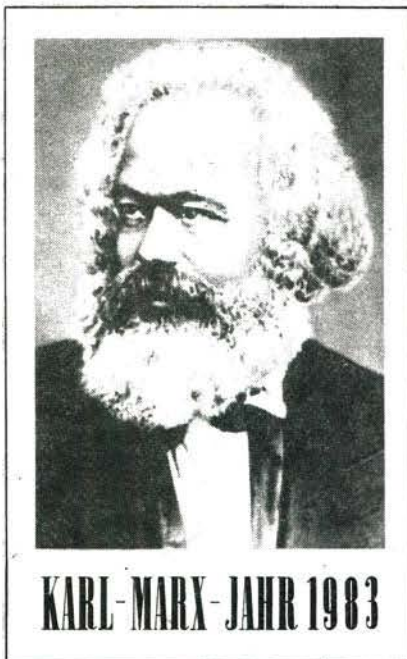
15 Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie Nürnberg—Fürth war bereits im Jahre 1850 in London auf einer Ausstellung eine elektrische Modell-Lokomotive zu sehen. Wilhelm Liebknecht schrieb 1896 in einem Beitrag „Karl Marx zum Gedächtnis“ über sein Gespräch mit Karl Marx und Friedrich Engels, das er als „Examen“ bezeichnete, folgendes:

„Im Ganzen verlief das Examen nicht ungünstig, und das Gespräch nahm allmählich eine weitere Ausdehnung. Bald waren wir auf dem Gebiet der Naturwissenschaften und Marx spottete der siegreichen Reaktion in Europa, welche sich einbilde, die Revolution erstickt zu haben, und die nicht ahne, daß die Naturwissenschaft eine neue Revolution vorbereite. Der König Dampf, der im vorigen Jahrhundert die Welt umgewälzt, habe ausregiert, an seine Stelle werde ein noch ungleich größerer Revolutionär treten; der elektrische Funke. Und nun erzählt mir Marx, ganz Feuer und Flamme, daß seit einigen Tagen in Regent Street das Modell einer elektrischen Maschine ausgestellt sei, die einen Eisenbahntrain ziehe. ‚Jetzt ist das Problem gelöst — die Folgen sind unabsehbar. Der ökonomischen Revolution muß mit Notwendigkeit die politische folgen, denn sie ist nur deren Ausdruck.‘ In der Art, wie Marx diesen Fortschritt der Wissenschaft und der Mechanik besprach, trat seine Weltanschauung, und namentlich das, was man später als die materialistische Geschichtsauffassung

bezeichnet hat, so klar zu Tage, daß gewisse Zweifel, die ich bisher noch gehegt hatte, wegschmolzen wie der Schnee vor der Frühlingssonne.“ (2)

... übersteigt bonapartistische Frechheit

„Und was hat nicht alles dieser wunderbare [Crédit] mobilier... mit seinem großartigen Kapital von etwa zwölf Millionen Dollar zuwege gebracht! Er hat mit sechzig Millionen Francs in den Händen auf die französischen Anleihen zuerst 250 Millionen und dann noch 375 Millionen gezeich-



net; er hat einen Anteil an den Haupt-eisenbahnen Frankreichs erworben; er hat die Ausgabe der Anteile übernommen, die von der Gesellschaft der österreichischen Staatsbahnen aufgenommen wurde; er ist Teilhaber der Schweizer West- und Zentralbahn geworden...“ (3)

„Weiterhin will Louis-Napoleon eine schrittweise Verbesserung der Verkehrsmittel erreichen. Die Kaltblütigkeit, mit der dieser Vorschlag gemacht wird, übersteigt sogar bonapartistische Frechheit. Man betrachte nur die Entwicklung der französischen Eisenbahn seit 1850. Die jährlichen Ausgaben für diese ‚Verkehrsmittel‘ betragen von 1845 bis 1847 ungefähr 175 000 000 Francs; von 1848 bis 1851 ungefähr 125 000 000 Francs; von 1852 bis 1854 fast 250 000 000 (das Doppelte der Ausgaben von 1848 bis 1851); von 1854 bis 1856 fast 550 000 000, von 1857 bis 1859 ungefähr 500 000 000. Als 1857 die generelle Krise über die Handelswelt hereinbrach, war die französische Regie-

rung entsetzt über die ungeheuren Summen, welche noch für die im Bau befindlichen und für die bereits bewilligten Eisenbahnen erforderlich waren. Sie verbot den Eisenbahngesellschaften, jährlich mehrmals 212 500 000 Francs durch Ausgabe von Aktien, Obligationen etc. aufzubringen, untersagte die Gründung neuer Gesellschaften und setzte dem Ausmaß der jährlichen Arbeiten feste Grenzen. Und trotz alledem redet Louis Bonaparte so, als ob Eisenbahnen, Kanäle usw. jetzt erst erfunden werden müßten!“ (4)

Jahre der Eisenbahnmanie

„Im Jahre 1860 umspannten die Eisenbahnen 22 000 englische Meilen, wobei Doppellinien und Seitenlinien eingerechnet sind. Im Durchschnitt wären also während der dreißig Jahre 733 Meilen jährlich beschient worden. Solche Durchschnittszahl drückt jedoch in diesem Industriezweig noch ungleich falscher als in allen übrigen den wirklichen Lebensprozeß aus. Einzelne Jahre der Eisenbahnmanie, wie 1844 und 1845, eroberten im Sturmschritt das Hauptterritorium. Die anderen Jahre füllten allmählich aus, verbinden die großen Linien, zweigen ab, erweitern verhältnismäßig langsam. In ihnen sinkt die Eisenbahnproduktion unter das Durchschnittsniveau. Dem Legen der Schienen gehen enorme Arbeiten voraus. Schon 1854 nach der Angabe von Robert Stephenson, liefen Eisenbahntunnels durch ungefähr 70 Meilen, es existierten 25 000 Eisenbahnbrücken und zahlreiche Viadukte, wovon einer in der Nähe Londons sich über 11 Meilen erstreckte. Die Erdwerke, 70 000 Kubikyard per Meile, würden einen Raum von 550 Millionen Kubikyard füllen. Aufgeworfen in der Form einer Pyramide, betrüge ihr Durchmesser eine halbe Meile (englische), ihre Höhe anderthalb Meilen — ein Erdberg, woneben die St. Paulskirche zum Liliputener zusammenschumpft. Seit der Zeit von Robert Stephensons Schätzung wuchs der Umfang der Eisenbahnen aber noch um ein Drittel.“ (5)

„...Niemand baut Eisenbahnen, um frei von seinem Geldsack zu werden.“ (6)

Quellenverzeichnis

- (1) Marx, K.: Das Kapital Erster Band. MEW Bd. 23 S. 656
- (2) Liebknecht, W.: Karl Marx zum Gedächtnis. Wörlein & Comp.
- (3) Marx, K.: Der französische Credit mobilier, MEW Bd. 12 S. 22
- (4) Marx, K.: Französische Angelegenheiten, MEW Bd. 15 S. 6
- (5) Marx, K.: Statistische Betrachtungen über das Eisenbahnwesen, MEW Bd. 15 S. 447—448
- (6) Marx, K.; Engels, F.: Die Deutsche Ideologie, MEW Bd. 3 S. 284—285.

Leser meinen ...

„Ihre neue Artikelreihe ‚Das gute Beispiel‘ wird sicher bei vielen Lesern Zuspruch finden. Sind es doch gerade die vielen Kleinigkeiten, die den Reiz einer Modellbahnanlage ausmachen.“ Dies schrieb uns Rainer Meyer aus Boizenburg, und ähnliches stand in anderen Briefen. Jedoch sind bei diesem Beitrag (Heft 3/83, Seite 22) die Texte zu den Abbildungen 1 und 5 vertauscht worden. Wir bitten, das zu beachten.
me

Leser schreiben ...

Der bekannte Ausstellungszug des DMV-Bezirksvorstandes Magdeburg ist wieder auf Fahrt. Und das bereits im zehnten Jahr.

Über 130 000 Besucher haben sich seit 1973 über unsere Verbandsarbeit, die Berufswerbung für die DR und die Aufgaben der Transportpolizei informiert. Anziehungspunkte sind immer wieder die 7,5 m x 1,4 m große vollautomatische Modelleisenbahnanlage in H0, die Vitrinen mit historischen Fahrzeugen der Modellbahn-Industrie und die funktionsfähigen historischen Telefon- und Morseanlagen des Eisenbahnbetriebes. Der Zug kann auf folgenden Bahnhöfen besichtigt werden: im **Mai** Potsdam Stadt 20.—22.; im **Juni** Salzwedel 3.—5., (zur 750-Jahr-Feier der

Stadt), Oebisfelde 10.—12. (zum „Tag des Eisenbahners“), Oschersleben 17.—19., Blankenburg (Harz) 24.—26.; im **Juli** Blankenburg (Harz) 1.—3. (zur 750-Jahr-Feier der Stadt mit Lokschau und Sonderfahrten), Rübeland (Harz) 8.—10. und 15.—17., Königshütte (Harz) 22.—24. und 29.—31.; im **August** Hüttenrode (Harz) 5.—7. (zum Volksfest „Grasedanz“), Klostermansfeld 12.—14., Wippra 19.—21. und 26.—28.; im **September** Wippra 2.—4., Giersleben 9.—11., Förderstedt 16.—18., Gerwisch 30. 9.—2. 10.; im **Oktober** Magdeburg Hbf 7.—9.

Öffnungszeiten freitags 15.00 bis 18.00 Uhr, sonnabends 9.00 bis 12.00 Uhr und 15.00 bis 18.00 Uhr, sonntags 9.00 bis 12.00 Uhr.

Heinz Sperling, Magdeburg

Leser antworten ...

Wo dampft es 1983 in der ČSSR? fragten wir unseren Leser Stanislav Hendrych. Hier die vorgesehenen Veranstaltungen für Eisenbahnfreunde:

21. und 22. Mai 1983
Jubiläumsfesttage in Olomouc, Lok- und Fotoausstellung, Sonderzüge mit Lok 422.025 (Schiebelok T 466.0) zwischen Olomouc und Čelechovice.
29. und 30. Mai 1983
Tag der offenen Tür im Straßenbahn-Betriebshof Praha-Vokovice (siehe auch Heft 3/83 unserer Zeitschrift, S. 7 bis 10).

18. Juni 1983
Jubiläumsfesttag in Tábor und Bechyně anlässlich des 80. Jubiläums der Inbetriebnahme der ersten elektrifizierten regelspurigen Eisenbahnstrecke in der früheren Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Vorträge, Lok- und Fotoausstellungen, Sonderzüge mit EM 400.003 für die Öffentlichkeit, Regelbetrieb mit Loks der BR E 423.0 und E 436.0. Sonderfahrten mit der Dampflok 434.2186 auf der Strecke Kladno—Zákolany.

25. und 26. Juni 1983
Jubiläum der Drahtseilbahn Liberec—Ještěd. Vortrag über die Geschichte und Perspektive der Drahtseilbahnen in und um Liberec, Fotoausstellung, Broschürenverkauf.

10. und 11. September 1983
110 Jahre Strecke Lysá nad Labem—Praha, Lokaussstellung in Lysá n. L., Fotoausstellungen, Broschürenverkauf, Dampfsonderfahrten mit den Loks 498.106 und 477.043 zwischen Praha und Lysá.

16. bis 18. September 1983
125 Jahre Bw Ústí nad Labem, Vorträge, Lok- und Fotoausstellungen, Broschürenverkauf.

25. September 1983
100 Jahre Lokalbahn Rokycany—Mirošov—Nezvěstice. Sonderzüge mit den Loks 422.025 und 434.2186 auf der Strecke Rokycany—Mirošov.
29. September 1983
100 Jahre Waagtalbahn. Vorträge in Žilina, Sonderzug mit Lok 498.106 zwischen Trenčín und Žilina.

15. und 16. Oktober 1983
Jubiläumstage in České Budějovice, Lok- und Fotoausstellung, Dampfsonderzüge mit Lok 310.093 auf der Strecke Budějovice—Boršov und mit Lok 556.0506 von Česke Budějovice nach Česeké Velenice.
2. bis 5. November 1983
20 Jahre Eisenbahnversuchsring der ČSD in Velim. Lok- und Fotoausstellung, Konferenz in Pardubice, am 3. November 1983 Sonderfahrt mit ES 499.1 Pardubice—Velim—Praha.

Leser fragen ...

Gesucht werden Heimanlagen für die Ausstellung der AG „Weinbergsweg“ im Januar 1984. Meldungen bitte an: Günter Wermke, 1157 Berlin, Liepnitzstraße 27, Telefon 5 58 24 82.
G. W., Berlin

April, April ...
Viele Anfragen erreichten uns zu dem im Heft 4/83 veröffentlichten Foto von einem Kraftomnibus, und zahlreiche Leser haben es gemerkt: Die Trusebahn (TB) existiert nicht mehr. Bekanntlich wurde sie 1949 von der DR übernommen und 1969 stillgelegt. Der von Günter Meyer am 1. Juni 1982 aufgenommene Bus vor dem Bahnhof Blauenenthal ist Eigentum des Transportbetriebes (TB) Wismut und dient dem Werkverkehr.
me

Die dritte Ausgabe

„Schmalspurbahnen in der DDR“ — so lautet eine Serie von Briefmarken der Deutschen Post, die in den Jahren 1980 und 1981 erschienen und nunmehr am 17. Mai 1983 mit zwei Zusammendrucken fortgesetzt wird. Nach den Strecken Radebeul Ost—Radeburg, Bad Doberan—Ostseebad Kühlungsborn, Freital—Kurort Kipsdorf und Putbus—Göhrsen sind damit auch die Harzquerbahn und die Strecke Zittau—Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf dargestellt. Diese Sonderbriefmarken belegen in den jährlich stattfindenden Umfragen nach den schönsten Briefmarken vordere Plätze.
W., Repros: W. Jagla, Berlin



**Lok-
einsätze**

BR 244 im Rangierdienst

Zur Einsparung von volkswirtschaftlich hochwertigem Dieseldieselkraftstoff werden seit einiger Zeit verschiedene Loks der BR 244 im Rangierdienst eingesetzt. Im Bf Erfurt Gbf waren Ende 1982 folgende Loks zum Abdrücken am Ablaufberg eingesetzt: 244 030, 244 114 und 244 146. Z. Z. ist aber nur die 244 114 in Betrieb. Die Lok 244 146 wird neben der 204 011 als Heizprüflok eingesetzt. Die 244 030 wurde abgestellt. Allein in Erfurt werden dadurch 600 t Dieseldieselkraftstoff jährlich eingespart. Dem Bw Weißenfels steht für die selben Zwecke die 244 109 zur Verfügung. Für den Rangierdienst waren an den Loks folgende Veränderungen erforderlich:

- Einbau einer 24 V-Funkanlage,
 - Lüfterzwangsschaltung ab 1. Fahrstufe,
 - Erhöhung der Batteriekapazität und
 - Anbringen eines Warnstreifens an den Vorbauten.
- Bo. (Mitte März 1983)

BR 103

Am 25. Januar 1983 wurden von den Loks 103 016 und 103 019 des Bw Neuruppin die Schilder abgenommen. Am 1. Februar 1983 wurde die Lok 103 019 dem Bw Wittenberge zur Verschrottung zugeführt. Die 103 016 wird wahrscheinlich in Neuruppin zerlegt. Die 103 022 bleibt zunächst noch erhalten.

Fr. (Mitte Februar 1983)

Anschlußbahn Cottbus

Die ehemalige und bis zuletzt als Anschlußbahn betriebene Reststrecke der früheren Spreewaldbahn in Cottbus ist im Februar 1983 auf Regelspur umgebaut worden. Die schmalspurigen Fahrzeuge, zu denen auch die Loks 199 905 und 199 907 (Typ V 10 C) gehören, wurden zur Harzquerbahn umgesetzt. Hier sollen die Fahrzeuge beim Wiederaufbau der Strecke Straßberg—Stiege genutzt werden.

Jo. (Ende März 1983)

Raw Görnitz

Im Bereich des Raw „DSF“ Görnitz sind die regelspurigen Dampflok 35 1074, 35 1078 und 52 9900 abgestellt. Sie dienen wechselweise Heizwecken.

Bo. (Mitte März 1983)



Am 22. Januar 1983 wurde die 01 0533 mit zwei EDK 1000 in Pößneck ob Bf auf einen Tieflader umgesetzt. Die Lok erhielt der VEB Thüringer Schokoladenwerk „Berggold“. Hier wird sie als Dampfspender genutzt. Der Lokstandort befindet sich unmittelbar an der Hauptstraße Pößneck—Ranis.

Foto: F. Kleine, Pößneck

Bw Saalfeld

Dieses Bw hat die ersten Triebfahrzeuge der BR 115 erhalten. Es handelt sich um die 115 314 (ex 110 314 Bw Erfurt) und 115 513 (ex 110 513 Bw Magdeburg). Eingebaut wurden modifizierte Motoren der Bauform IV mit einer Nennleistung von 1100 kW (1496 PS).

Bo. (Mitte März 1983)

Baureihe 280

Die Prototypen für elektrische Triebzüge stehen nicht mehr im Einsatz. Sie sind entweder in ihrem Heimat-Bw Leipzig West (280 001, 280 002, 280 003,

280 006) oder am Unterwerk Großkorbetha (280 005, 280 004, 280 008 und 280 007) nicht betriebsfähig hinterstellt.

Ja. (Anfang März 1983)

74 1230

Bisher war diese Dampflokomotive im Bw Glauchau stationiert und wurde von dort aus für zahlreiche Sonderfahrten in verschiedene Rbd-Berzirkte überführt. Kürzlich ist die Maschine in den Bestand des Bw Wustermark aufgenommen worden und steht weiterhin für Sonderfahrten bereit.

Schn. (Ende April 1983)

Clubwagen der DR

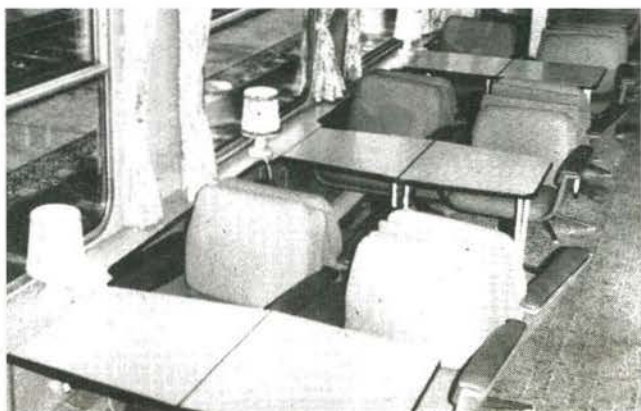
Viele Eisenbahnfreunde wissen davon, daß die Deutsche Reichsbahn im Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Rummelsburg einen SRme einsatzbereit hält (Außenanstrich rehbraun mit breitem, in Fensterhöhe angebrachten beigefarbenem Streifen). Die Gattungszeichen geben Aufschluß: Es handelt sich um einen Gesellschaftswagen (SR) mit einer Länge über 24 m (m) und mit elektrischer Heizung (e). Die Wagenlänge, über Puffer gemessen, beträgt 24 500 mm, der Drehzapfenabstand 17 200 mm. Dieser Wagen ist ein Erzeugnis vom Typ B und trägt die Nummer 5150 89-40500-2. Mit mehreren Schlaf-, Speise- und Versorgungswagen wurde er im Jahre 1962 in den Waggonbaubetrieben Görnitz und Bautzen für einen Expresszug

hergestellt. Offiziell hieß es seinerzeit: „Damit die Touristen nicht nur auf die Schlaf- und Tageskabinen angewiesen sind, wurde ein besonderer Kultur- und Aufenthaltswagen geschaffen, der drei Salons besitzt, die geschmackvoll und mit bequemen Sesseln ausgestattet sind. Unterhaltungsspiele sowie zahlreiche Bücher stehen den Fahrgästen zur Verfügung.“ Dieser Touristenexpress, von der Eisenbahner-Jugend finanziert, fuhr erstmalig mit 13 Wagen am 8. Februar 1963 mit 240 Jugendlichen in die ČSSR. Inzwischen ist dieses Fahrzeug der DR, meist als Clubwagen bezeichnet, auf Grund veralteter fahrzeugtechnischer Anlagen modernisiert worden. Er erhielt neue elektrische Baugruppen, u. a. Mehrspannungsheizung, Hochdruckölbrenner, Fremdeinspeisemöglichkeit direkt mit Ortsnetzspannung von 220 V.

Auch die Inneneinrichtung wurde verbessert. Farblich aufeinander abgestimmtes Mobiliar gehört dazu, ebenso wie Tischlampen und eine Kabine für das Ausstrahlen von Unterhaltungssendungen. Der Clubwagen ist variabel einsetzbar (wird weitgehend vom

Reisebüro der DDR genutzt). Ob als Tanz- oder als Barwagen – immer eignet er sich, um Eisenbahnfahrten für die Reisenden unterhaltsamer zu machen.

Text u. Foto: Köhler



**Der KT4D
in verschiedenen
Varianten**

Auf den Straßen vieler Städte unserer Republik gehört der Kurzgelenktriebwagen KT4D in verschiedenen Farbvariationen zum Alltagsbild. Ob in Berlin, Potsdam, Gera, Erfurt, Brandenburg, Plauen oder Cottbus — überall bewältigen diese modernen Fahrzeuge hohe Beförderungsaufgaben. Mehr über die noch nicht sehr alte Geschichte dieser Straßenbahnwagen aus der ČSSR erfahren Sie auf den folgenden Seiten dieses Heftes.

1 Nachdem die beiden KT4D-Prototypfahrzeuge Ende 1974 in Potsdam eintrafen, fanden die ersten Probefahrten statt. U. B. z. den Tw 002 am 13. August 1976 in der Potsdamer Holzmarktstraße.

2 Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) beschafften 1975 und 1976 insgesamt 8 KT4D-Fahrzeuge. Sie werden mit unterschiedlicher Farbgebung eingesetzt. Da die LVB bis dahin und auch danach Tatra-Straßenbahnen vom Typ T4D beschafften, werden die KT4D-Wagen in Leipzig Einzelgänger bleiben. Wie die Wagen 1302 und 1308 ist auch der am 26. Juni 1977 aufgenommene KT4D-Triebwagen 1303 ein Nullserienfahrzeug.

3 Das auf dem Bild zu sehende Fahrzeug mit der Nr. 1302 wurde am 5. Mai 1976 aufgenommen.

4 Ebenfalls am 5. Mai 1976 entstand diese Aufnahme vom Wagen 1308 vor der Hauptwerkstatt Heiterblick in Leipzig.

Fotos: R. Schindler, Dresden



5



6



7



Ing. Rolf Schindler (DMV), Dresden

Der Straßenbahn-Kurzgelenktriebswagen KT4D

In den Jahren 1970 bis 1973 wurde von ČKD TATRA Prag unter maßgeblicher Beteiligung der Auftraggeber in der DDR ein neuer Straßenbahnwagentyp, der Kurzgelenktriebswagen KT4D, entwickelt. ČKD leitete mit diesem Typ den Bau einer neuen Generation von Straßenbahnwagen ein. Analog zum KT4D folgten die Typen T5A5 (Versuchswagen mit Beschleuniger), T5B6 [mit Thyristorsteuerung, Verkehrsbetriebe (VB) Most] und T5C5 (mit Schützensteuerung, VB Budapest).

Zwei KT4D-Prototypfahrzeuge wurden in der ČSSR bei den Verkehrsbetrieben in Prag und Liberec (Meterspur) einer längeren Prüfung unterzogen und Ende 1974 in die DDR nach Potsdam zur weiteren Erprobung überstellt. Parallel dazu sind zwei Fahrzeuge des gleichen Typs in Lwow (UdSSR) erprobt worden. Nach Auswertung der Erprobungsergebnisse konnten 1975/76 in weiteren vier Nahverkehrsbetrieben (Leipzig,

Erfurt, Plauen, Berlin) 33 Nullserienfahrzeuge zum Einsatz gelangen. Ab 1977 begann die Auslieferung der Serienfahrzeuge. Ende 1982 waren bereits 487 KT4D-Triebwagen bei nunmehr 9 Verkehrsbetrieben vorhanden. Die Nahverkehrsbetriebe erhielten bisher über dreitausend TATRA-Wagen. Ende 1982 konnte das 3000. Fahrzeug – auch ein KT4D – an das Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe ausgeliefert werden. Er erhielt die Wagenummer 219283. Die Beschaffung der KT4D-Fahrzeuge in den einzelnen Jahren und deren Verteilung auf die Nahverkehrsbetriebe ist aus Tabelle 1 ersichtlich.

Daraus ist zu entnehmen, daß der Einsatz des KT4D vorwiegend in solchen Betrieben vorgesehen ist, die bisher keine anderen TATRA-Wagen im Einsatz haben (eine Ausnahme bilden die VB Leipzig). Des weiteren sollen durch diesen Typ die Gothaer Einheitstriebe- und -beiwagen sowie später auch die

Gelenkwagen vom Typ G4 und die T4/B4-Großraumwagen ersetzt werden.

Der KT4D-Triebwagen ist für den Solo- und Traktionsbetrieb ausgelegt. Ein Betrieb mit Beiwagen ist nicht vorgesehen.

Der wagenbauliche Teil

Das Fahrzeug besteht aus zwei spiegelbildlich symmetrischen Teilen, die durch ein Gelenk verbunden sind (siehe Fahrzeugskizzen). Zur Abdichtung des Fahrgastraumes ist zwischen den beiden Fahrzeugteilen ein Faltenbalg eingebaut, der nach außen hin durch mehrere kleine U-förmige Wülste gebildet wird. Um ein eventuelles Berühren der Fahrgäste zu vermeiden, mußte der Balg zum Fahrgastraum hin zusätzlich mit starken glatten Gummiflächen versehen werden, die in der Grundstellung wie zwei große Wülste aussehen. Damit der Balg beim Durch-

Tabelle 1: Zuführung von KT4D-Triebwagen im Zeitraum 1974–1982

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Berlin	—	2	1	80	34	43	70	—	61
Brandenburg	—	—	—	—	—	2	—	7	—
Cottbus	—	—	—	—	2	10	—	10	6
Erfurt	—	—	20	—	7	17	—	29	6
Gera	—	—	—	—	2	—	—	8	4
Gotha	—	—	—	—	—	—	—	4	2
Leipzig	—	6	2	—	—	—	—	—	—
Potsdam	2 ¹	—	—	2	3	10	—	20	4
Plauen	—	—	2	—	—	—	—	9	—

¹ Prototypfahrzeuge

5 291 Straßenbahnfahrzeuge vom Typ KT4D sind bis Ende 1982 nach Berlin geliefert worden. Das Foto zeigt einen Straßenbahnzug mit Wagen der ersten Lieferserie Anfang November 1982 im Haltestellenbereich Wisbyer Straße/Prenzlauer Allee

Foto: H.-J. Hütter, Berlin

6 Die im vergangenen Jahr ausgelieferten KT4D-Wagen (219231 bis 219291) wurden bis auf wenige Ausnahmen mit Einholmstromabnehmern ausgerüstet. Eine Umrüstung aller Fahrzeuge mit diesen Stromabnehmern ist jedoch nicht vorgesehen.

Die Aufnahme entstand im Bereich der Wilhelm-Pieck-Straße Anfang November 1982.

Foto: H.-J. Hütter, Berlin

7 Die Potsdamer Verkehrsbetriebe verfügen inzwischen – mit den weiterhin eingesetzten Prototypfahrzeugen 001 und 002 – über 41 KT4D-Wagen.

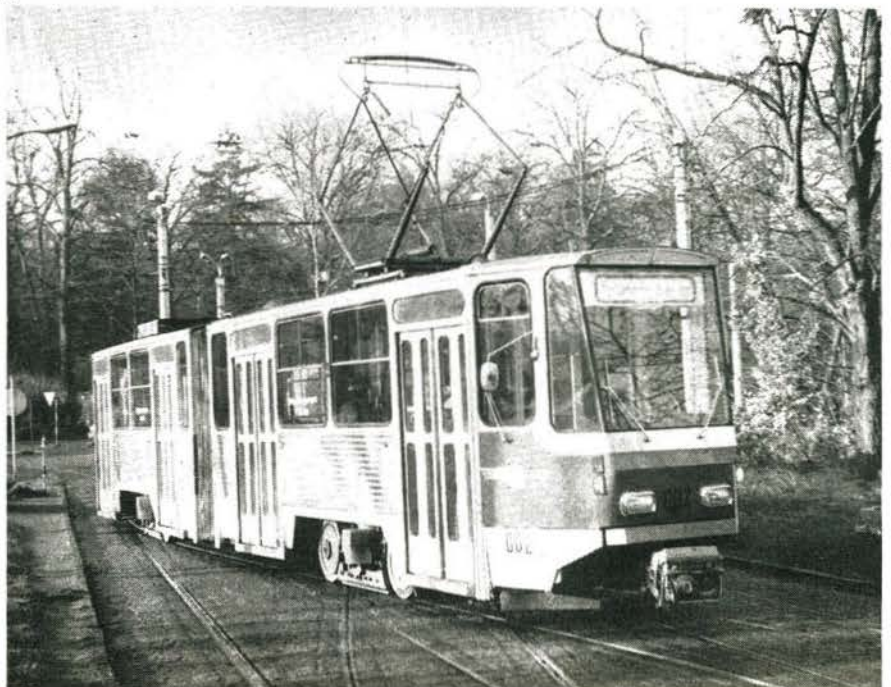
Am 7. Oktober 1982 wurde das Straßenbahnnetz der Stadt Potsdam durch Eröffnung der 5,5 km langen Strecke in den neu erbauten Stadtteil Stern erweitert. Auf dieser Trasse verkehren drei Linien, die ausschließlich mit KT4D-Bahnen bedient werden.

Foto: H.-J. Horn, Potsdam

8 KT4D-Erprobungsfahrzeug am 3. Februar 1975 während einer Testfahrt in Potsdam, Heinrich-Mann-Allee.

Foto: Verfasser

8



fahren von Krümmungen in der mittleren Stellung stehen bleibt, kam eine verdeckt angeordnete Ausgleichsvorrichtung zur Anwendung.

Der Wagenkasten ist als Ganzstahlkonstruktion ausgeführt. Die Bodenplatte wird durch U-Profil-Langträger und durch Kastenprofile gebildet, auf die sich das Kastengerippe aus Preßprofilen aufbaut.

Die Außenbeblechung bestand zunächst bei den Prototypfahrzeugen aus gesickten und aufgenieteten Blechen. Von dieser Ausführung wurde bereits bei den Nullserienfahrzeugen abgegan-

den Forderungen der BO Strab drei voneinander unabhängige Bremsen und zwar

– als Betriebsbremse die elektrodynamische Bremse,

– als Feststellbremse zwei elektromechanische Federspeicherbremsen und

– als Zusatzbremse (für den Gefahrenfall) zwei elektromagnetische Schienenbremsen.

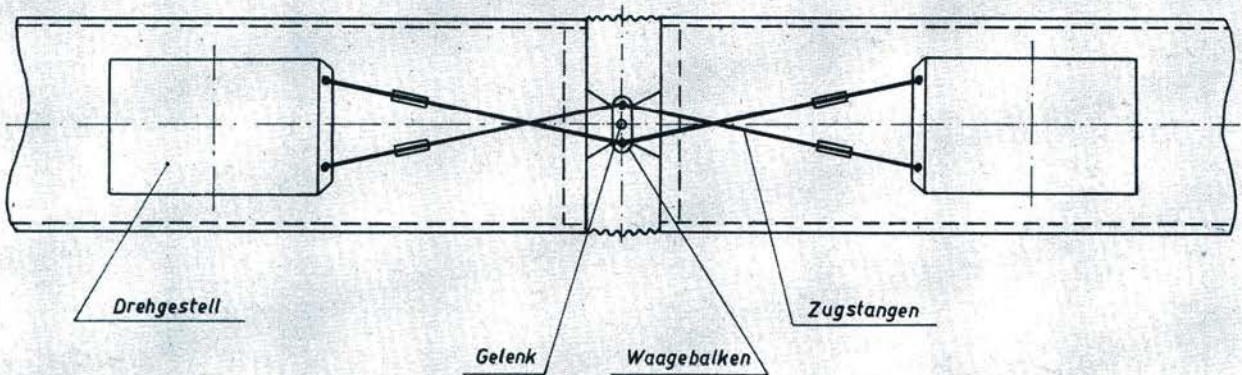
Das Äußere des Wagens wird neben seiner eckigen Stirn- und Heckpartie durch die großen Seitenfenster sowie

Tabelle 2:
Technische Daten des Types KT4D

Wagenkastenlänge	18 110 mm
Wagenkastenbreite	2 180 mm
Drehzapfenabstand	8 900 mm
Drehgestellachsabstand	1 900 mm
Raddurchmesser (neu)	700 mm
Spurweite	1 000–1 458 mm
Kl. bef. Kurvenhalbm.	16 m
Leermasse	21,1 t
Nennspannung	600 V + 20 %
	– 33 %
Leistung der Fahrmotoren	4 × 40 kW
Sitzplätze ¹	26–44
Stehplätze ¹	112–168

¹ entsprechend der Sitzanordnung

9



gen. Die Serienfahrzeuge besitzen glatte, eingeschweißte Außenbleche. Der Gelenkmechanismus als eine konstruktive Neuheit, durch ein tschechoslowakisches Patent geschützt, ermöglicht das gegenseitige Verdrehen der beiden Wagenkastenhälften bei der Bogenein- und Bogendurchfahrt um eine senkrechte Achse in Abhängigkeit vom Drehgestelleinschlag sowie das Ausrichten des Wagens bei der Fahrt in das gerade Gleis. Dieser Vorgang wird durch vier Zugstangen ermöglicht, die an den Drehgestelleckpunkten und an dem in der Gelenkmitte gelagerten Waagebalken befestigt sind (siehe Prinzipskizze).

Die Drehgestelle sind denen der T4D/T3D-Wagen im wesentlichen analog. Es mußten jedoch jeweils zusätzliche Halterungen zur Aufnahme der Zugstangen angeordnet werden. Die Drehgestelle für 1000 mm-Spurweite haben einen Außenrahmen und die der Spurweiten 1435 bis 1458 mm Innenlagerung. Die Kraftübertragung von den Fahrmotoren zu den Achsgetrieben erfolgt über Gelenkwellen. Die Radsätze sind mit Gummi abgedämpft und die Räder auf die Achse aufgepreßt. Jedes Drehgestell besitzt entsprechend

durch die vier vierflügeligen Türen gekennzeichnet.

Da es sich beim KT4D um ein Einrichtungsfahrzeug handelt, ist der Wagen nur mit einem Triebwagenführerraum ausgerüstet. Der Zugang erfolgt durch eine Flügeltür (bei den Prototypen durch Schiebetür) vom Fahrgastraum aus. Der verstellbare Sitz ermöglicht bei einer körpergerechten Sitzposition eine gute Verkehrsübersicht und Handhabung der Bedienelemente sowie Beobachtung der Kontrolleinrichtungen. Das ist nicht zuletzt eines der Ergebnisse des Erprobungseinsatzes.

Die gewählte Innenausstattung gewährleistet eine leichte Wartung und Pflege. Die Sitze bestehen aus Stahlrohrgestühl, auf das Polyester-Sitzschalen montiert sind. Je nachdem welche Variante von dem Einsatzbetrieb gewünscht wird, können sie zweireihig als Einzelsitze bzw. als Einzel- und Doppelsitze gruppiert werden. Besonders auffällig wirken die großen Seitenfenster vom Wageninneren aus, die auch stehenden Fahrgästen eine sehr gute Sicht ermöglichen. Von den Fahrgästen werden weiterhin die Ausführungsart und Anordnung der Haltestangen (weniger waagerechte, dafür

9 Prinzipskizze vom KT4D-Gelenkmechanismus. Zeichnung: Verfasser

10 Skizze eines KT4D aus der Serienproduktion. Zeichnung: Sammlung Verfasser

11 KT4D-Erprobungsfahrzeug am 3. Februar 1975 während einer Testfahrt vor der Endstelle Bahnhof Rehbrücke.

Foto: Verfasser

aber auch senkrechte) begrüßt, die stehenden Fahrgästen aller Körpergrößen die Möglichkeit zum sicheren Festhalten bieten. Bei den Türen 1 bis 3 wurden die großen Haarnadelgriffstangen mittig plaziert. Auf dem hinteren Perron ist sie der Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen angepaßt. Die Innenbeleuchtung erfolgt durch Leuchtstoffröhrenbänder. Zur Stromversorgung der Leuchtstoffröhren wurde ein Thyristorwechselrichter installiert. Die Außenbeleuchtung entspricht der Forderung für Straßenbahnfahrzeuge. Die beleuchtbare Fahrtziel- und Liniennummernanzeige ist entsprechend der Stirnwallbreite etwas klein ausgefallen. Sie wird jedoch durch die seitliche und Heckbeschilderung ergänzt.