

8
84

transpress

modell eisenbahner

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

60 Jahre
elektrisch durch Berlin



**60 Jahre
elektrisch
durch Berlin**

Das attraktivste und schnellste Nahverkehrsmittel Berlins ist die S-Bahn. Sie befördert täglich rund 700 000 Reisende und fährt sogar bis in einige Vororte. Und das seit nunmehr 60 Jahren. Nach-

dem am 8. August 1924 der erste elektrische S-Bahn-Zug nach Bernau verkehrte, wurde das Streckennetz ständig erweitert. Das Jubiläum soll Anlaß sein, die heute im Einsatz befindlichen elektrischen Fahrzeuge der Berliner S-Bahn auf der Titel- und auf dieser Bildseite vorzustellen.

schaltung und Funk für den Einmannbetrieb (Tw 275 291 im S-Bw Friedrichsfelde, August 1983).
 3 Viertelzug der BR 276.1, entstanden durch Modernisierung aus der BR 275 (Storkower Straße, März 1984).
 4 Viertelzug der BR 276.0 (Baujahre 1934 bis 1938). Charakteristisch für diese Züge ist die Abdeckklappe oberhalb der Scharfenbergkupplung (Bernau, Juni 1981).
 5 Viertelzug der BR 277 „mod“ – modernisierte Variante der BR 277 –, z. T. auch aus der BR 276.0 entstanden (Tw 277 453 in Erkner, März 1978). Das Titelbild zeigt einen Zug der BR 277 im noch nicht modernisierten Zustand.
 6 Zug der BR 270, eine Neuentwicklung aus dem Kombinat LEW Hennigsdorf, Baujahr 1979 (Tw 270 005, Erkner, September 1980).

Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

- 1 Paß-Viertelzüge BR 275 (ohne Sifa und ohne Funk), verkehren im Regelbetrieb nur in der Zugmitte. Die äußere Form entspricht weitgehend dem Zustand bei Indienststellung in den Jahren 1927 bis 1930 (Tw 275 697 im August 1974 in Bernau).
- 2 EMB-Viertelzug BR 275 mit Sicherheitsfahr-



1

2

3

4

5

6

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Untrennbar mit dem täglichen Bild in unserer Hauptstadt, Berlin, ist die S-Bahn verbunden. In diesem Monat wurde sie 60 Jahre alt, weshalb wir in dieser Ausgabe über dieses umweltfreundliche und beliebte Verkehrsmittel ausführlich berichten. Unser Bild zeigt einen in den Knotenbahnhof Ostkreuz eingefahrenden S-Bahn-Vollzug aus Richtung Erkner. Zu jeder Tageszeit herrscht hier reger Verkehr.
Foto: H.-J. Hütter, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 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
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 Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18. 7. 1984
Geplante Auslieferung: 21. 8. 1984

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 Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

modelleisenbahner

forum Leser meinen, schreiben, antworten und fragen 3
DMV teilt mit; Anzeigen 33-35

tips Benutzung und Nachweis von Archivgut 31

literatur Rezensionen 36

eisenbahn

kurzmeldungen Lokeinsätze 8
Ausland und DDR 12

poster Lok 35 1113 9

fahrzeugarchiv Geschichte der 35 1113 10

international Lokdenkmäler in der UdSSR 13

mosaik Schmalspurbahn Straßberg–Stiege 16

nahverkehr

aktuell S-Bahn in Berlin 2

historie 60 Jahre Berliner S-Bahn elektrisch 4

modellbahn

aktuell Modellbahnwettbewerb in Kolin 3. US

tips Vorbildgerechte H_{0m}-Güterwagen 19
Aus der 41 1147 wurde die 41 1132 25
PIKO-BR 86 verbessert 29
Fahrspannungsregler 30

mosaik Güterwagen deutscher Eisenbahnen 22

anlage Gemeinschaftsanlage der AG 3/9 26



Dr. Günter Götz,
Vizepräsident S-Bahn der Rbd Berlin

Die Berliner S-Bahn gestern, heute und morgen

Es gibt nur wenige Entscheidungen, die so nachhaltig die Entwicklung und die Funktion einer Stadt beeinflussen, wie es der 1919 gefaßte Beschluß zur Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen zur Folge hatte. Viele Untersuchungen waren vorausgegangen, u. a. zur Zweckmäßigkeit und zur Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung, zum Stromsystem und zur Antriebsart, zum Fahrzeug und zur betrieblichen Technologie. Vielen Argumenten war entgegenzutreten, solchen mit strategischen Überlegungen als auch denen, die eine „Schädigung der Vogelwelt“ fürchteten. Man konnte bereits auf Erfahrungen zurückgreifen, denn seit 1903 fuhren auf der Strecke Potsdamer Bahnhof–Groß Lichterfelde Ost elektrisch angetriebene Eisenbahnzüge. Auch die U-Bahn, seit 1902 in Betrieb, konnte Erfahrungen vermitteln. Am 8. August 1924 wurde der elektrische Zugbetrieb auf der Vorortstrecke nach Bernau aufgenommen. Diese Strecke hatte bereits „ihre“ Geschichte: 1842 für den Fernverkehr eröffnet, 1897 mit besonderen Vorortgleisen auf einer Teilstrecke und 1919 weiter bis Bernau ausgerüstet sowie von diesem Zeitpunkt an mit getrennter Betriebsführung zwischen dem Fern- und dem Vorortverkehr befahren.

Die Entscheidung zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes gerade auf dieser Strecke wurde auch davon beeinflusst, daß sich Störungen nicht auf andere Strecken übertragen konnten, ein Inselbetrieb möglich war, die Betriebsstruktur weitere Versuche zuließ. Man hatte zugkräftige Ergebnisse bei der Umstellung auf den elektrischen Zugbetrieb in Aussicht gestellt, so besonders die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 75 km/h und der Reisegeschwindigkeit von 30 auf 35 km/h. Im Ergebnis dessen konnten die Zugfolge verdichtet und die Zugzahl vergrößert werden. Die höhere Anfahrbeschleunigung der Fahrzeuge und das

damit verbundene schnellere Räumen der Blockabschnitte machten das möglich. Die Berliner Bürger sahen natürlich weitere Argumente, z. B. die geringere Rauch- und Rußbelastigung durch den Eisenbahnbetrieb sowie das sichere Ein- und Aussteigen durch die erhöhten Bahnsteige.

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes nach Bernau hatte also nicht nur unmittelbare Bedeutung für diese Strecke, sondern für die gesamten Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Es ergaben sich wichtige Schlußfolgerungen für die weiteren Elektrifizierungspläne. Die erreichten Betriebsergebnisse boten günstige Voraussetzungen für die Befriedigung der ständig steigenden Verkehrsbedürfnisse als Folge der sich entwickelnden Territorialstruktur. Die verwendete Stromschienenanlage erwies sich als stabil, anstelle der Glasisolatoren wurde jedoch bald der stabilere Porzellanisolator eingesetzt. Die Erfahrungen aus dem Betrieb der Versuchsfahrzeuge führten zum Bau der ersten Serien-S-Bahn-Fahrzeuge, der Baureihe 169.

Der elektrische Zugbetrieb auf der Bernauer Strecke ließ erkennen, welche Bedeutung diese Betriebsart für den innerstädtischen Verkehr in Berlin, aber auch in Großstädten überhaupt erlangen konnte.

Heute, 60 Jahre nach jenem denkwürdigen Datum, ist die Berliner S-Bahn ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsmittel, das seine Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr der Hauptstadt der DDR, Berlin, gemeinsam mit den Verkehrsmitteln Omnibus, Straßenbahn und U-Bahn des VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetrieb erfüllt. Dabei realisiert die S-Bahn den Linienverkehr, also den Verkehr über weite Entfernungen, während die BVB-Verkehrsmittel die Fläche erschließen. Im Stadtzentrum wird der Flächenverkehr auch durch die S-Bahn wahrgenommen.

172 km Streckenlänge mit 76 Bahnhöfen werden in der Hauptstadt Berlin und in den angrenzenden Bezirken Potsdam und Frankfurt (Oder) durch die S-Bahn befahren. Der Stadtbahnstrecke, also der Strecke zwischen den Bahnhöfen Berlin Ostbahnhof und Berlin Friedrichstraße, kommt aufgrund ihrer Lage im Stadtzentrum eine primäre Bedeutung zu.

700 000 Personen/Tag, das sind ca. 42 % des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr der Hauptstadt, fahren mit der S-Bahn, bei jeder Fahrt werden durchschnittlich 15 km zurückgelegt. 1983 benutzte jeder Bürger unserer Stadt im Durchschnitt

172mal die S-Bahn. Die S-Bahn schafft auch im Jubiläumsjahr unserer Republik wichtige Voraussetzungen für die Mobilität der Bürger und Besucher der Hauptstadt der DDR, Berlin.

Der X. Parteitag und die 15. Bezirksdelegiertenkonferenz der SED stellten auch der Berliner S-Bahn neue und größere Aufgaben.

Der Fahrzeugpark wird durch weitere Rekonstruktionsmaßnahmen sowohl in seiner technischen Ausrüstung und seinen Leistungsparametern als auch im Fahrkomfort für unsere Fahrgäste weiterentwickelt.

Bordmikrorechner stützen unsere Maßnahmen zum Erreichen eines pünktlichen Zugbetriebes bei einer energieoptimalen Fahrweise. Sie ermöglichen gesicherte Reduzierungen der für den Zugbetrieb benötigten Energie um 10 bis 15%. Neue Wohngebiete werden erschlossen, 1984 z. B. durch die Strecke nach Hohenschönhausen, und günstigere Bedingungen entstehen für einen störungsfreien Fern- und S-Bahnverkehr durch die Trennung des Gemeinschaftsbetriebes auf dem nördlichen Teil des Außenrings. Auf anderen Strecken wird analog zum Anwachsen der Verkehrsbedürfnisse das Platzangebot erhöht, noch in diesem Jahr wird das auf den Strecken nach Berlin-Buch und nach Ahrensfelde der Fall sein. Durch den Einbau des automatischen Blocksystems AB 70 werden Voraussetzungen für die Verdichtung der Zugfolge und für eine stabilere Betriebsführung geschaffen. Auf der Strecke Berlin-Schöneweide–Treptower Park ist der AB 70 bereits in Betrieb.

Umfangreiche Baumaßnahmen im Anlagen- und Bahnstrombereich, die Rekonstruktion der Bahnhöfe durch viele Baukollektive aus Dienststellen anderer Rbd-Bezirke schaffen günstigere Bedingungen für unsere Fahrgäste.

Unsere Kolleginnen und Kollegen unternehmen große Anstrengungen, um die Sauberkeit der Bahnhöfe und Anlagen zu sichern, unsere Fahrgäste in allen Situationen umfassend zu informieren und die kommerzielle Arbeit zu verbessern.

Das alles haben wir nach den Maßstäben stabiler Versorgungsleistungen für die Bürger und Besucher unserer Hauptstadt mit der Arbeit aller Kollektive unter Führung der Parteiorganisationen auf der Grundlage der Parteibeschlüsse durchgängig zu gewährleisten. Im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik ist das für uns Aufgabe und Verpflichtung zugleich. 60 Jahre S-Bahn sind Entwicklung und Bewährung eines innerstädtischen Verkehrsmittels.

Leser meinen ...

Leserforum in Berlin

Am 29. Juni 1984 fand in der ZAG Berlin ein Leserforum der Redaktion „modelleisenbahner“ statt. Etwa zwei Stunden diskutierten rund 60 Freunde – unter ihnen Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn – über unsere Zeitschrift.

Der Grundtenor: Die Zeitschrift ist informativ, aktuell, abwechslungsreich und interessant.

Gewünscht werden vor allem Zeichnungen von Fahrzeugen, nach denen entsprechende Modelle gebaut werden können.

Bei Veröffentlichung traditioneller Bauanleitungen sollten besonders Schmalspurfahrzeuge berücksichtigt werden. Daß u. a. durch die Serie „Das gute Beispiel“ dem Modellbauer das vorbildgerechte Nachbilden vieler Details erleichtert wird, wurde sehr begrüßt.

Zunehmend gefragt sind aber auch Beiträge über große Nenngrößen.

Mit dem Vorbildteil sind die Freunde ebenfalls zufrieden und meinen, daß das Thema Straßenbahn fester Bestandteil der Zeitschrift bleiben sollte.

Die Redaktion dankt allen Mitgliedern der ZAG Berlin für die gegebenen Hinweise, die für die weitere Arbeit sehr wichtig sind.

me

me

me

me

me

me

me

me

me

me

me

me

me

me

me

zu sehen sein. Erstmals qualifizierten sich dafür die Arbeitsgemeinschaften 4/14 Gotha, 6/54 Leipzig-Grünau, 7/68 Magdeburg, 8/17 Hohen Luckow und die Pioniereisenbahn Cottbus.

Die Freunde der Pioniereisenbahnen Dresden und Leipzig werden zum 13. Mal dabei sein.

Als Beobachter nahmen in den Bezirken Berlin, Cottbus, Greifswald und Halle weitere acht Arbeitsgemeinschaften teil.

Das Rahmenprogramm war in den Bezirken recht abwechslungsreich und interessant. Dabei standen Besichtigungen von Dienststellen der Deutschen Reichsbahn mit berufsorientiertem Charakter im Vordergrund.

Mit modernen Traktionsarten wurden die Schüler und Jugendlichen in den Bahnbetriebswerken Erfurt, Neubrandenburg und

Güstrow konfrontiert, und den Magdeburger Teilnehmern wird wohl die Besichtigung des Raw Potsdam noch lange in Erinnerung bleiben.

Ihre Kenntnisse im Betriebsablauf bei der Deutschen Reichsbahn konnten Freunde aus Dresden und Halle auf Betriebsfeldern festigen und vertiefen.

Souvenirumschlag „10 Jahre AG Junge Eisenbahner“

Die Arbeitsgemeinschaft 2/5 Forst widmet sich nun schon seit rund 10 Jahren im besonders hohen Maße der Jugendarbeit.

Die von der AG 2/5 betreute Jugendgruppe wurde bereits mehrmals während der Zentralen Spezialistentreffen mit Diplo-

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.



Güstrow konfrontiert, und den Magdeburger Teilnehmern wird wohl die Besichtigung des Raw Potsdam noch lange in Erinnerung bleiben.

Ihre Kenntnisse im Betriebsablauf bei der Deutschen Reichsbahn konnten Freunde aus Dresden und Halle auf Betriebsfeldern festigen und vertiefen.

Souvenirumschlag „10 Jahre AG Junge Eisenbahner“

Die Arbeitsgemeinschaft 2/5 Forst widmet sich nun schon seit rund 10 Jahren im besonders hohen Maße der Jugendarbeit.

Die von der AG 2/5 betreute Jugendgruppe wurde bereits mehrmals während der Zentralen Spezialistentreffen mit Diplo-

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Anlässlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20M, Bestellung per Postanweisung).

P. Brodtkorb, Forst

men und Ehrenpreisen ausgezeichnet.

Vorsicht reger Zugverkehr!



Aufgenommen in Tangermünde von K. Brust, Dresden, am 23. März 1984

Leser antworten ...

Erster Eisenbahnunfall der Welt

Horst Renzel aus Freiberg bat uns in Erfahrung zu bringen, wann sich der erste Eisenbahnunfall der Welt zugetragen hat.

Der erste dokumentarisch festgehaltene Eisenbahnunfall ereignete sich am 15. September 1830.

Ein englischer Abgeordneter wurde von einer Lok an der Wasserstation Parkside der Strecke Manchester – Liverpool überfahren und getötet.

W. Kalfe, Schwerin

Leser fragen ...

Wo ist der andere Aussichtswagen?

Von dem im „me“ 2/84 auf den Seiten 18 bis 20 erwähnten Windbergaussichtswagen gab es nur vier Stück.

Gebaut wurden sie 1912 in der Firma Busch, Bautzen, für den Einsatz auf der krümmungsreichen Aussichtsstrecke Dresden Hauptbahnhof – Possendorf mit einem Achsstand von 4,5m.

Nur zwei der Fahrzeuge (Nummern 531-431 und 531-691) waren nach dem zweiten Weltkrieg noch vorhanden.

Als 1957 der Reiseverkehr auf dieser Strecke eingestellt wurde, ist der Wagen 531-691 letztmalig bei Filmaufnahmen und zur 100-Jahr-Feier der Strecke Brunn – Greiz im Jahre 1965 zum Einsatz gekommen.

Er blieb erhalten und wird von den Freunden unserer AG 3/82 restauriert.

Der Wagen 531-431 verkehrte noch auf der Strecke Pirna – Gottleuba, ist aber nach Einstellung des Reiseverkehrs verschwunden.

Seit Jahren suchen die AG-Mitglieder dieses Fahrzeug. Wer kann helfen?

Meldungen direkt an: Jürgen Schubert, 8210 Freital, Waldblick 15 oder Norbert Nieke, 8010 Dresden, Räcknitzstraße 6.

Dipl.-Ing. Reinhard Demps und
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter (DMV),
Berlin

60 Jahre S-Bahn in Berlin

Vor 60 Jahren, am 8. August 1924, wurde auf den besonderen Vorortgleisen zwischen dem Stettiner Vorortbahnhof in Berlin und Bernau der elektrische Schnellbahnbetrieb aufgenommen. Dieser Tag gilt als der Geburtstag der Berliner S-Bahn. Den Begriff S-Bahn bestimmte allerdings erst im Dezember 1930 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Fortan sollte der Verkehr auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Berliner S-Bahnverkehr bezeichnet werden. Das gewählte Symbol, weißes S auf grünem Grund, weist seitdem im Berliner Stadtgebiet auf ein modernes Schnellverkehrsmittel hin.

Was ist eine S-Bahn?

Nach einer gültigen Begriffsdefinition ist die S-Bahn „...eine qualitativ hochwertige und damit leistungsfähige von der Staatsbahn betriebene Stadtschnellbahn, die mit Spezialfahrzeugen weitgehend auf eigenem Netz im starren Fahrplan betrieben wird und sich durch eine z. T. weitgehende Anpassung an die Erfordernisse des innerstädtischen Verkehrs auszeichnet.“ (1)

Über den Anfang in Berlin

Die Anfänge des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs liegen in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts. Entlang der von Berlin ausgehenden Fernbahnen bildete sich ein stärkerer Personennahverkehr zwischen Berlin und den an den Strecken liegenden Vororten heraus.

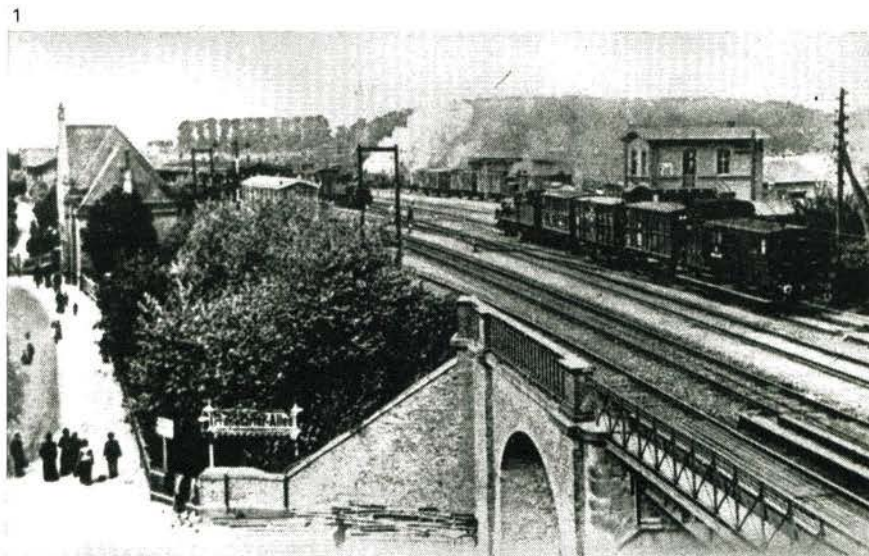
Das Vorhandensein eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels begünstigte die Verlagerung von Industriebetrieben aus den engen Quartieren der Innenstadt und damit die Konzentration der Produktion auf große zusammenhängende Flächen im weiteren Umland Berlins. Als erste Strecke, die ausschließlich dem Personenverkehr diente, gilt die 1874 eröffnete alte Wannseebahn. Zwischen Zehlendorf und dem damaligen Neubabelsberg über Wannsee wurde die Potsdamer Stammbahn mit einem gesonderten Personengleispaar umfahren, um die Besiedlung in dem von der neuen Bahnstrecke durchschnittenen Gelände zu ermöglichen. Die größte Nahverkehrsbahn und die Keimzelle des innerstädtischen Eisen-

bahnpersonennahverkehrs ist die am 7. Februar 1882 eröffnete Berliner Stadtbahn. Sie ist die erste Bahn, die sofort gesonderte Nahverkehrsgleise erhielt. Über sie wurden die östlichen Vorortstrecken nach Strausberg, Fürstenwalde (Spree) und Königs Wusterhausen mit den westlichen Vorortstrecken Richtung Spandau und Potsdam verbunden. Die so gefundene Lösung hat die städtebauliche Entwicklung der Stadt wesentlich beeinflusst. Der Gedanke, den weit-sichtige Reformer des Berliner Wohnungswesens hatten, den Werktätigen Licht und Luft auf billigerem Umland

Elektrifizierung wurde unumgänglich

Berlin besaß große Produktionskapazitäten in der Elektroindustrie. Hier wurden eine Reihe wesentlicher Erfindungen der Elektrotechnik für das Verkehrswesen entwickelt und erstmals der Berliner Öffentlichkeit vorgestellt:

1879 die erste elektrische Lokomotive, 1881 die erste elektrische Straßenbahn, 1901 bis 1903 die elektrischen Schnellfahrversuche, bei denen zum ersten Mal Geschwindigkeiten über 200 km/h erreicht wurden. Dennoch ließ die Elektrifizierung der Berliner Nahverkehrsnetze auf sich warten.



entlang der Ringbahn und der Vorortstrecken zu geben, scheiterte nicht an den Verkehrsanlagen. Die Bau- und Bodenspekulation verhinderte diese Pläne. Auf der 1871 und 1877 eröffneten Ringbahn entwickelte sich erst im Zusammenhang mit dem Ausbau des Stadtbahnverkehrs ein starker Nahverkehr. Die Zunahme des Verkehrs erforderte die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken. Das geschah durch Zwischenschalten von Blockstrecken, um die Zuganzahl zu erhöhen, z. B. 1889 auf der Stadtbahn auf 12 Züge je Richtung und Stunde, durch die Erhöhung der Bahnsteige, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen (1903 wurden die Bahnsteige von 23 cm auf 76 cm erhöht), und vor allen Dingen der Bau besonderer Gleise auf den Vorortstrecken und auf der Ringbahn. Dieser Prozeß ist auch heute noch typisch für die Entwicklung des Netzes der Berliner S-Bahn.

Die 1976 bis 1982 abschnittsweise in Betrieb genommene neue S-Bahn-Strecke nach Ahrensfelde ist auch Teil einer Fernstrecke, der 1898 eröffneten eingleisigen Nebenbahn nach Wriezen, die ein getrenntes Gleispaar erhielt. Entlang des Berliner Außenrings wird zum Jahresende zwischen Springpfuhl und Hohenschönhausen ebenfalls ein zweigleisiges, vom Außenring unabhängiges Gleispaar in Betrieb gehen.

1 Im Jahre 1871 wurde die östliche Hälfte der Berliner Ringbahn zwischen Moabit im Norden und Tempelhof im Süden für den Güterverkehr eröffnet. Der Personenverkehr begann im Jahre 1872. Im gleichen Jahr wurde auch der Bahnhof Friedrichsberg (heute Frankfurter Allee) an der Kreuzung mit der Frankfurter Chaussee errichtet.

2 Halbzug der Baureihe 169 nach seiner Auslieferung im Jahre 1925.

3 Die Baureihe 169 nach der Rekonstruktion in den 50er Jahren (Aufnahme 1959).

4 Der Hilfsgerätewagen des S-Bw Friedrichsfelde besteht aus den letzten noch betriebsfähigen Fahrzeugen der ehemaligen Baureihe 169 (heute 278.0, Aufnahme August 1976).

Nach Versuchsbetrieben auf der Wannseebahn (1900 bis 1902), auf der Vorortstrecke nach Lichterfelde Ost (seit 1901) sowie nach Spindlersfeld (1903 bis 1906) und verschiedenen Elektrifizierungsvorlagen der Berliner Elektroindustrie, die mit der Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auf ein profitables Geschäft hofften und der Elektrifizierungsvorlage der Preussischen Staatsbahnen, beendete der erste Weltkrieg alle weiteren Arbeiten.

Mit der Elektrifizierung der Vorortstrecke nach Bernau setzte dann die große Umstellung des Eisenbahnverkehrs im Berliner Raum ein. Den wesentlichen Abschluß bildete die Elektrifizierung der Wannseebahn zwischen

dem damaligen Wannseebahnhof (neben dem Berlin Potsdamer Fernbahnhof gelegen) nach Wannsee über Schöneberg und Steglitz. In den Jahren 1933 bis 1940 wurde das Netz durch eine Nord-Süd-Untergrundbahnstrecke zwischen dem nördlichen Stettiner Fernbahnhof und den beiden südlichen Fernbahnhöfen, dem Potsdamer Fernbahnhof und dem Anhalter Bahnhof ergänzt. Dadurch waren die Vorortstrecken nach Velten, Oranienburg und Bernau im Norden mit den Strecken nach Rangsdorf, Lichterfelde Süd und Wannsee direkt verbunden.

Die Umstellung war mit einem großen baulichen Aufwand und umfangreichen Einsatz technischer Einrichtungen verbunden. Die Bahnsteige der elektrisch zu befahrenen Strecken mußten auf 96 cm Höhe angehoben werden. Auf den dichtbelegten Innenstadstrecken mußte ein neues Signalsystem installiert werden, daß die hohen Zugzahlen besonders auf der Stadtbahn ermöglichte. Neben der Ausrüstung aller Gleise mit Stromschienen war die gesamte Ausrüstung für das Betreiben des Gesamtnetzes herzustellen. Im Bereich des westlichen Kreuzungspunktes zwischen

Stadtbahn und Ringbahn entstand ein Kreuzungsbahnhof, der Bahnhof Ausstellung. Er erhielt später den Namen Westkreuz. Zwischen Kaulsdorf und Mahlsdorf wurde ein gesondertes Gleispaar und nach Gartenfeld eine neue S-Bahn-Strecke errichtet. Der Erfolg überstieg die Erwartungen. Mit den neuen Fahrzeugen und den schnelleren Fahrzeiten konnte die S-Bahn ihren Fahrgastanteil am öffentlichen Berliner Nahverkehr erhöhen.

Bedeutung der S-Bahn wird weiter wachsen

Nach Überwindung der Kriegsfolgen erfuhr die S-Bahn seit 1961 in der Hauptstadt der DDR einen großen Aufschwung. Nachdem bereits unmittelbar nach 1945 der elektrische Betrieb u. a. nach Strausberg, Staaken, Falkensee und Königs Wusterhausen ausgedehnt wurde, konnte 1962 die S-Bahn-Strecke zum Flughafen Schönefeld eröffnet werden. Ebenso erhielt die Strecke nach Oranienburg eine neue Streckenführung entlang des nördlichen Teils des Außenrings.

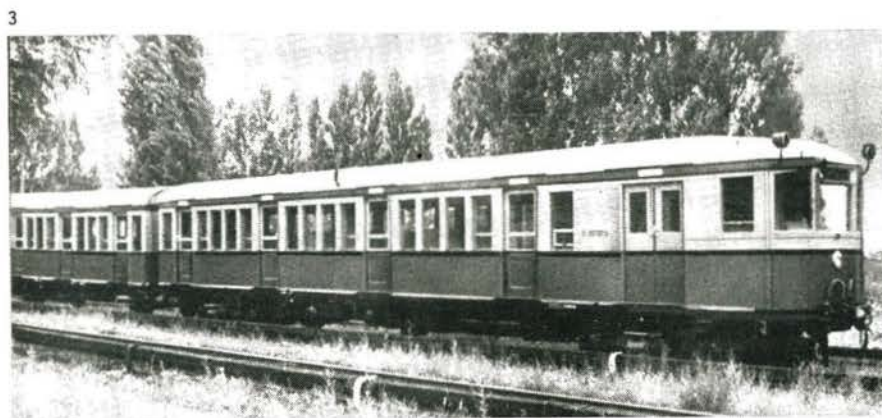
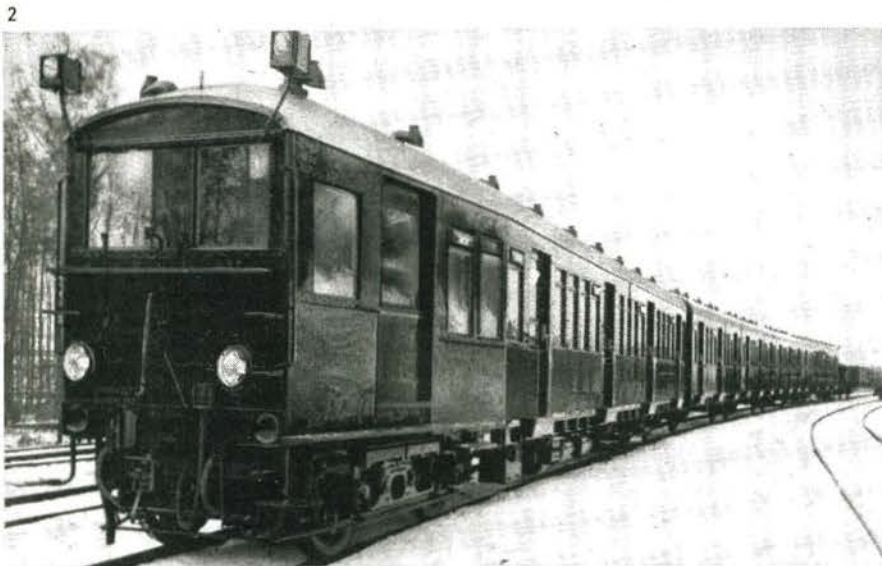


Tabelle 1
Bau gesonderter Vorortgleise (Auswahl)
 nach Götz (6)

| | |
|---------|-------------------------------------|
| 1891 | Wannseebahnhof – Zehlendorf |
| 1900 | Schlesischer Bahnhof – Kaulsdorf |
| 1901 | Anhalter Bahnhof – Lichterfelde Ost |
| 1902 | Schlesischer Bahnhof – Erkner |
| 1906/09 | Görlitzer Bahnhof – Grünau |
| 1912 | Stettiner Vorortbahnhof – Frohnau |
| 1913 | Wannsee – Stahnsdorf |
| 1916 | Gesundbrunnen – Bernau |
| 1926 | Frohnau – Borgsdorf |
| 1928 | Charlottenburg – Heerstraße |

Der Aufbau von Wohnungsbaustandorten im Nordosten von Berlin brachte der S-Bahn neue Aufgaben. Der Bau der S-Bahn-Strecken nach Ahrensfelde durch den neuen Stadtbezirk Marzahn und nach Hohenschönhausen weist der S-Bahn neue und umfangreiche Aufgaben bei der Bewältigung des Nahverkehrs zu.

Die ersten elektrisch betriebenen Fahrzeuge

Als der elektrische Zugbetrieb nach Bernau aufgenommen wurde, standen vorerst nur sechs Versuchszüge zur Verfügung. Mit diesen 1922 gebauten Zügen sollten Türanordnung und Sitzplatzaufteilung praktisch erprobt werden. Diese Züge wurden vor der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes mit Dampflokomotiven bespannt und in regulären Plänen auf den Strecken der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen eingesetzt. So hatte man die „tote Zeit“ zwischen der Auslieferung der Versuchszüge sowie der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes genutzt und konnte sich frühzeitig für den Bau einer kleinen Fahrzeugserie mit 17 Einheiten – der späteren Baureihe 169 – entschei-

den. So nutzbringend eine frühzeitige Entscheidungsmöglichkeit auch ist, darf hier jedoch nicht übersehen werden, daß ein unbedingtes Muß bei dem Bau dieser Fahrzeugserie bestand. Einmal wollte man nämlich Erfahrungen mit einem rein elektrischen Zugbetrieb sammeln, der nicht durch die langsameren Dampfzüge beeinflusst wurde. Zum anderen waren auch für die übrigen Nordstrecken nach Oranienburg und Velten – sie sollten ebenfalls elektrifiziert werden – entsprechende Fahrzeuge erforderlich. Außerdem mußten Vorkehrungen getroffen werden, um im Konkurrenzkampf mit den übrigen Berliner Nahverkehrsmitteln erfolgreich bestehen zu können. Aus heutiger Sicht war die Baureihe 169 wahrlich ein Kompromiß, der durch die bestehenden Umstände entstand. Über den Einsatz dieser Fahrzeuge im Berli-

ner S-Bahn-Verkehr soll im folgenden berichtet werden.

Fahrzeugkonzeption

In ihrem äußerem Erscheinungsbild haben die Fahrzeuge der Baureihe 169 – auch als Bauart 1924 bezeichnet – sehr viele Gemeinsamkeiten mit den Versuchszügen. Dies kann auch nicht verwundern, denn noch bevor gesicherte Erkenntnisse über die Zweckmäßigkeit der gewählten Konzeption bei den Versuchszügen vorlagen, mußten bereits die Entwicklungsarbeiten begonnen werden. Was lag nun in einer derartigen Situation näher, als sich an Vorhandenem (aber noch keineswegs Bewährtem) zu orientieren? Und da sich die Konzeption der Versuchszüge nicht bewährte, war das zwangsläufig auch bei den ersten, serienmäßig gebauten S-Bahn-Wagen der Fall. Sowohl beim

Triebdrehgestells der Wagenfußboden höher gelegt werden mußte als im übrigen Wagen. Da die in diesem Teil des Wagens notwendige Seitenwandtür nur über eine Trittstufe passiert werden konnte, und diese Trittstufe das Fahrzeugbegrenzungsprofil nicht überschreiten durfte, mußte der Wagenkasten zur Stirnwand hin zugespitzt werden. Dadurch war der Triebwagenschaffner gezwungen, sich weit vorzubucken, um seiner Pflicht nachkommen zu können, den ausfahrenden Zug zu beobachten.

Charakteristisch für diese Züge waren auch die zahlreichen schmalen Fenster und die einflügeligen Schiebetüren. Letztere mußten von Hand geschlossen werden, was besonders bei anfahrenden Zügen einigen Kraftaufwand erforderte, wenn sie in Richtung des fahrenden Zuges zu schließen waren. Die In-

Tabelle 2
Wichtige Daten der Elektrifizierung nach Götz (5)

| | |
|--|--------------|
| Berlin Potsdamer Vorortbahnhof – Lichterfelde Ost | 8. 7. 1903 |
| Berlin Stettiner Vorortbahnhof – Bernau (b. Berlin) | 8. 8. 1924 |
| Berlin-Gesundbrunnen – Birkenwerder | 5. 6. 1925 |
| Birkenwerder – Oranienburg | 4. 10. 1925 |
| Abzweig Schönholz-Reinickendorf – Velten | 16. 3. 1927 |
| Potsdam – Stadtbahn – Erkner | 11. 6. 1928 |
| Charlottenburg – Südring – Ostkreuz | 6. 11. 1928 |
| Stadtbahn – Kaulsdorf | 6. 11. 1928 |
| Stadtbahn – Spandau West | 10. 12. 1928 |
| Niederschöneweide-Johannisthal – Spindlersfeld | 1. 2. 1929 |
| Charlottenburg – Nordring – Ostkreuz | 1. 2. 1929 |
| Neukölln – Baumschulenweg – Grünau | 6. 11. 1928 |
| Ostkreuz – Treptower Park – Baumschulenweg | 1. 2. 1929 |
| Jungfernheide – Gartenfeld | 15. 12. 1929 |
| Kaulsdorf – Mahlsdorf | 15. 12. 1929 |
| Ferngleise zwischen Potsdamer Bahnhof und Zehlendorf für die sogenannten Bankierzüge | 15. 5. 1933 |
| Wannseebahn zwischen Wannseebahnhof und Wannsee | 15. 5. 1933 |
| Stettiner Bahnhof – Unter den Linden | 28. 7. 1936 |
| Unter den Linden – Potsdamer Platz | 15. 4. 1939 |
| Priesterweg – Mahlow | 15. 5. 1939 |
| Potsdamer Platz – Anhalter Bahnhof | 9. 10. 1939 |
| Mahlow – Rangsdorf | 6. 10. 1940 |
| Lichterfelde Ost – Lichterfelde Süd | 9. 8. 1943 |
| Mahlsdorf – Hoppegarten | 7. 3. 1947 |
| Hoppegarten – Fredersdorf | 1. 9. 1948 |
| Fredersdorf – Strausberg | 31. 10. 1948 |
| Grünau – Königs Wusterhausen | 20. 4. 1951 |
| Strausberg – Strausberg Nord | 3. 6. 1956 |
| Hohenneuendorf – Sohönfließ – Blankenburg | 19. 11. 1961 |
| Neubaustrecke zwischen Pankow und Schönhauser Allee | 10. 12. 1961 |
| Adlershof – Zentralflughafen Schönfeld | 26. 2. 1962 |
| Friedrichsfelde Ost – Marzahn | 30. 12. 1976 |
| Marzahn – Otto-Winzer-Straße | 15. 12. 1980 |
| Otto-Winzer-Straße – Ahrensfelde | 30. 12. 1982 |



Werkstätten- als auch beim Fahrpersonal waren diese Züge wenig beliebt. Die Zugeinheit bestand aus je zwei Trieb- und drei dazwischen gekuppelten Beiwagen. Die zweiachsigen Beiwagen waren untereinander kurzgekuppelt, mit dem Triebwagen jedoch über eine automatische Kupplung (anfangs Bauart Willison, später Bauart Scharfenberg) verbunden. Die Triebwagen erhielten je zweiachsige Drehgestelle, von denen das jeweils unter dem Führerstand laufende zwei Fahrmotoren in Tatzlagerbauart erhielt. Damit ergab sich für den 14achsigen Zug die Achsfolge Bo'2' + 2' + 2' + 2' + 2'Bo'. Die Wahl der Achsfolge wurde von den Versuchszügen übernommen und hatte für den Triebwagen demzufolge die gleichen, weitreichenden Konsequenzen in wagenbaulicher Hinsicht.

So mußte die Leistung der vier in einem Zug vorhandenen Fahrmotoren so ausgelegt werden, daß der Zug eine angemessene Beschleunigung und die gewünschte Höchstgeschwindigkeit erzielte. Die dabei bestehenden technischen Zusammenhänge führten zu einem relativ hohen Bauvolumen des Fahrmotors, so daß im Bereich des

5 In einen U-Bahnwagen des Typs E111 umgebaut: Wagen 1476 (heute 102072, Aufnahme November 1969).

Fotos: 1 Sammlung Märkisches Museum; 2 Archiv VEB Waggonbau Görlitz; 3 Archiv transpress; 4 und 5 H.-J. Hütter, Berlin.

neneinrichtung entsprach der damaligen Zeit, war aber im wesentlichen durch die gewählte Türanordnung und die Sitzteilung 2 + 2 geprägt. Die Züge erhielten zunächst in Anlehnung an die vorhandenen Reisezugwagen und die seit 1903 verkehrenden elektrischen Züge auf der Strecke Potsdamer Ringbahnhof – Lichterfelde Ost einen grünen Anstrich. Die Farben rot/gelb wurden mit Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnwagen (heutige Baureihe 275) eingeführt.

Die Einrichtungen der Zugsteuerung lieferten die Firmen AEG und SSW (Siemens-Schuckert-Werke, auch als Firmengruppe WASSEG bezeichnet) für die Züge 169 001 bis 169 010 und die Firmen Bergmann-Elektrizitäts-Werke und Maffei-Schwarzkopff-Werke für die Züge 169 011 bis 169 017. Beide Firmengruppen verwendeten Kurbelfahrschal-

ter. Letztgenannte Firmengruppe rüstete jedoch ihre Züge 1930 auf die Steuerung der neuen Stadtbahnwagen um. – Die Konzentration der Zugkraft (Fahrmotoren) an zwei Stellen im Zug führte dann auch zu erheblichen Problemen bei der Anfahrt. Infolge des mangelnden Reibungsgewichtes neigten die Achsen sehr schnell zum Schleudern und behinderten somit den Anfahrvorgang. Diese Erkenntnis führte bei den danach gebauten Fahrzeugarten zur Achsfolge Bo'Bo' bei den Triebwagen.

Fahrzeugeinsatz

Ohne großen „publizistischen Bahnhof“ kamen die Züge ab 1925 zum Einsatz und verkehrten anfangs nur auf den „Nordstrecken“. Daran änderte sich auch nichts, als die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortstrecken elektrifiziert worden waren. Erst mit der schrittweisen Inbetriebnahme des Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels in den 30er Jahren, dessen gewählte Bauhöhe nur den Zugbetrieb mit den jüngeren und niedrigeren Fahrzeugen (Baureihe 275 und auch nach dem Umbau der damaligen Baureihe 168) zuließ, zog man die Züge dort ab und stationierte sie in Bahnbetriebswerken der Ringbahn, deren Zuglaufpläne die Tunnelstrecke nicht berührten.

Der Krieg riß in den Wagenpark dieser Baureihe empfindliche Lücken. So standen nach dem zweiten Weltkrieg infolge kriegsbedingter Ausmusterungen oder sonstiger Verluste sieben Züge und mehrere Einzelwagen nicht mehr zur Verfügung. Aber erst ab 1951 verkehrten wieder einige Züge: 169 002, 169 013, 169 015, 169 016 und 169 017. Sie gehörten damals zu den Bahnbetriebswerken Friedrichsfelde sowie Wannsee und verkehrten vorrangig auf den Strecken Ostbahnhof (Warschauer Straße)–Blankenburg, Jungfernheide–Gartenfeld und Zehlendorf–Düppel.

Die Fahrzeuge waren vornehmlich wegen ihres bremsmäßigen Verhaltens wenig beliebt. Zu jener Zeit verfügten die Züge über mehrlössigen Kunze-Knorr-Bremsen (Kk). Nun sollte man meinen, daß mit einer mehrlössigen Bremse ein besonders gefühlvolles Anhalten am vorgeschriebenen Standort möglich sein müßte. Die modernen Bauarten besaßen die einlössige, also mit viel Gefühl zu bedienende elektro-pneumatische Bremse. Die Ursachen dafür, daß das nicht so war, können die überalterten Bremsarmaturen oder – nachkriegsbedingte nicht ausreichende Wartungsmöglichkeiten gewesen sein. Jeder Zug hatte sein spezielles Bremsverhalten und damit oftmals einen wenig kalkulierbaren Bremsweg. Unter diesen Umständen schwitzte ein Triebfahrzeugführer Blut und Wasser, bis er den Zug endlich im Griff hatte! Trotz dieser Unzulänglichkeiten waren in den ersten Nachkriegsjahren diese Züge noch dringend erforderlich.

Rekonstruktion

Nach der Ergänzung des vorhandenen Wagenparks durch wieder aufgearbeitete Schadzüge konnten die mittlerweile 30 Jahre alten Züge der Baureihe 169 einer gründlichen Aufarbeitung unterzogen werden. Die vordringlichste Aufgabe bestand darin, die Bremsen umzubauen.

Im Heimat-Raw Schöneweide wurden die konstruktiven Unterlagen erarbeitet und ab 1956 die Rekonstruktion mit folgenden Änderungen begonnen:

- Umbau der Triebwagen von der Achsfolge Bo'2 auf Bo'Bo',
- Umbau der Kopfform der Triebwagen und Angleichung an die damalige Baureihe 165 (heute 275),
- Einbau eines Blechdachs an Stelle des Holzdachs unter Beibehaltung der bisherigen Fahrzeughöhe,

Fahrzeugübersicht

Gebaut: 17 Zugeinheiten = Halbzüge (Hz), bestehend aus jeweils zwei Trieb- und drei Beiwagen

Fahrzeug-Nr. ab 1942:

| | | |
|-------------|-------|-------------|
| ET 169 001a | } bis | ET 169 017a |
| EB 169 001a | | EB 169 017a |
| EB 169 001b | | EB 169 017b |
| EB 169 001c | | EB 169 017c |
| ET 169 001b | | ET 169 017b |

1956 bis 1958 wurden rekonstruiert:

- Hz 002, 006, 013, 015, 017 sowie
- ET 169 008a (ex ET 169 003b)
- EB 169 008a–c, ET 169 008b,
- ET 169 010a–b, EB 169 004a–c
- ET 169 016a–b, EB 169 016a–c (ex EB 169 005a–c)

Verbleib der übrigen Wagen:

Die EB 169 010a–c wurden ab 1952 bei der DR als Bahndienstwagen verwendet. Alle nicht genannten Wagen wurden wegen kriegsbedingter Schäden verschrottet oder als Lagerraum genutzt oder sind Kriegsverluste.

Umbau zu U-Bahn-Fahrzeugen

- ET 169 002a – 1466 (heute 102 062)
- ET 169 002b – 1468 (heute 102 064)
- ET 169 006a – 1470 (heute 102 066)
- ET 169 006b – 1472 (heute 102 068)
- ET 169 008a – 1462 (heute 102 058)
- ET 169 008b – 1464 (heute 102 060)
- ET 169 010a – 1458 (heute 102 054)
- ET 169 010b – 1460 (heute 102 056)
- ET 169 013a – 1454 (heute 102 050)
- ET 169 013b – 1456 (heute 102 052)
- ET 169 015a – 1474 (heute 102 070)
- ET 169 015b – 1476 (heute 102 072)
- ET 169 016a – 1478 (heute 102 074)
- ET 169 016b – 1480 (heute 102 076)

Noch betriebsfähige Fahrzeuge:

- Hilfsgerätezug 278 005 (ex ET 169 017a)
- 278 006 (ex EB 169 006c)
- 278 007 (ex ET 169 017b)
- 278 008 (ex EB 169 017b)

- Einbau der üblichen einlössigen Knorr-Bremse und der elektro-pneumatischen Bremse,
- Einbau einer automatischen Türschließeinrichtung,
- Modernisierung der Inneneinrichtung an den Standard der 50er Jahre,
- Einbau der Zugsteuerung der Baureihe 276, sofern dies nicht schon 1930 erfolgt war.

Einsatz danach

Die so rekonstruierten Züge behielten ihr Heimat-Bw und auch ihre Einsatzgebiete. Allerdings konnte man nun auch gelegentlich neue Einsatzfälle beobachten. Die Züge waren nun in der Kuppelfähigkeit und der Bremsbedienung denen der Baureihen 165 und 166 (heute 276.0) angeglichen.

Und so konnte es geschehen, daß Entlastungszüge und gelegentlich sogar Stammzüge „bunt“ gebildet wurden. Krönung einer derartigen Zugbildung dürfte der wohl einmalig beobachtete Vollzug aus einem Halbzug Baureihe 169 und je einem Viertelzug der Baureihe 165 und 166 (drei Baureihen in einem Zug!) im Frühjahr 1961 gewesen sein, der zwischen Erkner und Potsdam verkehrte.

Ein jähes Ende erlebten die Züge nach den Schutzmaßnahmen vom 13. August 1961. Der in Westberlin propagierte und bis in die letzten Jahre praktizierte und geförderte S-Bahn-Boykott machte diese Züge überflüssig. Lange Zeit waren sie in Velten abgestellt, bis sie Mitte der 60er Jahre in U-Bahn-Wagen für die Großprofilinie umgebaut wurden. Die für diese Zwecke nicht umbaufähigen Beiwagen wurden an Industriebetriebe abgegeben, die sie als Unterkunftsräume nutzten, oder sie wurden verschrottet. Lediglich zwei Trieb- und zwei Beiwagen sind heute noch im betriebsfähigen Zustand. Sie gehören zum Hilfsgerätezug des S-Bw Friedrichsfelde, der bei Havarien von Regelzügen zum Einsatz kommt. Dieser Zug wurde 1965 aus dem am besten erhaltenen Wagen umgebaut und ist nach wie vor ein wichtiger Bestandteil des Wagenparks.

Quellenangaben

- (1) Zschweigert, Manfred: Bahnanlagen des Nahverkehrs; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982
- (2) –: Berlin und seine Eisenbahnen 1846–1896; Verlag von Julius Springer Berlin 1896
- (3) Wechmann, Wilhelm: Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn; Rom-Verlag Berlin 1924
- (4) Remy: Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Wirtschaftsproblem; Archiv für Eisenbahnwesen 1931 – Beiheft; Verlag von Julius Springer, Berlin 1924
- (5) Götz, Günter u.a.: Die Berliner S-Bahn; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1963
- (6) Götz, Günter: 50 Jahre elektrifiziertes Streckennetz in Berlin; Eisenbahnjahrbuch 1974, Seite 140–145, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
- (7) Zimm, Alfred: Die Entwicklung des Industriestandortes Berlin, Berlin 1959
- (8) Demps, Reinhard: 40 Jahre elektrischer Betrieb auf den Vorortgleisen der Berliner Stadtbahn; Der Modelleisenbahner 17(1968) Heft 6, Seite 157–160.
- (9) Demps, Reinhard: Die Berliner Stadtbahn – 100 Jahre alt; Der Modelleisenbahner 31(1982) Heft 2, Seite 31–34
- (10) Wagner: Die neuen elektrischen Berliner Stadtbahnwagen; Glasers Annalen 1929, Heft 2, S. 17–29, Heft 3, S. 38–48
- (11) Schuhmacher: Betriebserfahrungen beim elektrischen Zugbetrieb auf den Nordstrecken der Berliner Vorortbahnen; Elektrische Bahnen 1925, Heft 6, S. 204–214
- (12) Gebauer: Der elektrische Zugbetrieb der Berliner nördlichen Vorortstrecken; Verkehrstechnik 1924, S. 453–464
- (13) Schmiedeke: Wagenpark der Berliner S-Bahn; Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e. V. (Berlin-West), 3. Auflage, 1982
- (14) Thieme: Der Gerätezug der Berliner S-Bahn; Eisenbahnpraxis 1969, Heft 4, S. 121–123

Lok- einsätze

Bw Falkenberg (Elster)

Neu hinzugekommen sind die Loks 50 8039 und die 52 8025. Die 52 5660 wurde wieder an das Bw Leipzig-Engelsdorf zurückgegeben.

Strecke Falkenberg – Jüterbog (KBS 214)

60678 ab Fak 7.45 Uhr, an Jü 10.30 Uhr; 60679 ab Jü 11.35 Uhr, an Fak 14.10 Uhr; 57222 ab Fak 18.40 Uhr, an Jü 20.00 Uhr; 52688 ab Fak 19.10 Uhr, an Jü 20.20 Uhr; ab Fak 8.20 Uhr, an Jü 9.15 Uhr; ab Jü 9.35 Uhr, an Fak 10.25 Uhr.

Strecke Falkenberg – Eilenburg (KBS 210)

55040 ab Fak 6.40 Uhr, an Eln 8.00 Uhr; 66608 ab Fak 9.20 Uhr, an Tg 10.05 Uhr; 66614 ab Fak 12.00 Uhr, an Eln 14.30 Uhr; 66615 ab Eln 15.40 Uhr, an Fak 17.30 Uhr; 55637 ab Eln 14.30 Uhr, an Fak 16.20 Uhr; Fak – Falkenberg (Elster), Jü – Jüterbog, Eln – Eilenburg, Tg – Torgau.

Bw Cottbus

Neu ist im Bw Cottbus die Lok 52 8008 (ex Elsterwerda).

Umläufe: 63212 ab Doberlug-Kirchhain (Dob) 8.22 Uhr, an Beuteritz (Beu) 9.22 Uhr; 63213 ab Beu 9.45 Uhr, an Dob 10.30 Uhr; 63216 ab Dob 14.09 Uhr, an Beu 15.22 Uhr; 63217 ab Beu 16.03 Uhr, an Dob 16.50 Uhr.

Bw Magdeburg, Est Rothensee

Lokbestand: 50 3626 (ex Salzwedel, seit 5/84 hier), 50 3649 und 50 3707. Auf Zuführung in das Raw warten: 41 1144 und 50 3706. Im Raw sind 41 1137 und 50 3515. Reserveheizlok: 01 1511 und 44 1231.

Umläufe: ab Mg-Rothensee 4.04 Uhr 63783 in Richtung Loburg; an Mg-Rothensee aus Richtung Loburg 14.25 Uhr; von 6.00 Uhr bis 17.00 Uhr und von 18.00 Uhr bis 5.00 Uhr steht jeweils eine Reservelok unter Dampf.

Rei. (Mitte Juni 1984)

Bw Lützen

Lokbestand: 44 1570, 44 1106, 52 8002, 52 8078, 52 8091, 52 8093, 52 8096, 52 8115, 52 8185, 52 8196, 52 8194 und 52 1412. Abgegeben wurden:

52 8054 nach Zeitz, 52 8154 (jetzt Hzl BKK Bitterfeld) und 52 8046 nach Hoyerswerda.

Umläufe: 59117 ab Kw 9.02 Uhr, an Lübb 12.00 Uhr; 61223 ab Lübb 8.19 Uhr, an Snf 11.00 Uhr; 51264 ab Snf 13.07 Uhr, an Kw 16.22 Uhr; sowie Nahgüterzüge von und nach Berlin (an 16.44 Uhr und ab 18.00 Uhr). Kw – Königs Wusterhausen, Lübb – Lützen, Snf – Senftenberg

Bw Hoyerswerda

Lokbestand: 52 8004, 52 8058, 52 8083, 52 8046, 52 8198, 44 2115 und 44 1600. Die 52 8154 übernahm im April das BKK Bitterfeld und die 52 8047 wurde Ende Januar nach Görlitz umgesetzt.

Umläufe: 61291 ab Ew über Hoho 4.18 Uhr, an 8.40 Uhr, weiter nach Hoy 9.20 Uhr, an 10.18 Uhr; 61295 ab Hoho 16.50 Uhr, an Hoy 18.43 Uhr; 73205 ab Hoho 12.32 Uhr, an Laut 12.42 Uhr; 61294 ab Hoy 11.02 Uhr, an Hoho 12.04 Uhr; 53288 ab Hoy 17.29 Uhr, an Snf 18.09 Uhr (alles Güterzüge) Hoho – Hohenbocka, Ew – Elsterwerda, Hoy – Hoyerswerda, Snf – Senftenberg.

Ha. (Mitte Juni 1984)

Bw Brandenburg

Im Dienst stehen für den Plan 6 die Loks 52 8184, 52 8182, und 52 8181.

Umläufe: Tag 1/2 18.30 Uhr bis 4.30 Uhr Odl; Tag 2/3 P 19218 ab Bn 19.34 Uhr, an Rw 21.03 Uhr (Mo, Mi, Fr, So); 59719 ab Bn 21.33 Uhr, an Rg 1.24 Uhr; 52020 ab Bn 5.01 Uhr, an Bat 8.25 Uhr; Lzv ab Bat 9.04 Uhr, an Bn 9.26 Uhr; Tag 4 64720 ab Bn 1.46 Uhr, an Rv 6.14 Uhr; Lzv ab Rv 8.38 Uhr, an Bn 10.00 Uhr; Tag 5 72774 ab Bn 11.56 Uhr, an

Bat 12.31 Uhr; 57706 ab Bat 13.39 Uhr, an Nst 17.20 Uhr; Lzv ab Nst 18.19 Uhr, an Rw 20.16 Uhr (Di, Do, Sa); 57715 ab Bat 13.20 Uhr, an Hnd 18.06 Uhr; Lzv ab Hnd 18.40 Uhr, an Bn 20.05 Uhr (Mo, Mi, Fr, So); 72762 ab Bn 9.29 Uhr, an Bat 9.49 Uhr; 57714 ab Bat 11.06 Uhr, an Km 11.31 Uhr; Lzv 50779 ab Wuz 14.46 Uhr, an Sed 16.27 Uhr; 52134 ab Sed 17.32 Uhr, an Bn 18.43 Uhr; 72766 ab Bn 19.50 Uhr, an Bat 20.04 Uhr; Lzv ab Bat 20.40 Uhr, an Bn 20.53 Uhr; P 19236 ab Bn 14.29 Uhr, an Nst 16.39 Uhr; 58801 ab Nst 18.22 Uhr, an Bat 21.39 Uhr; Lzv ab Bat 21.50 Uhr, an Bn 22.04 Uhr.

Im Dienst stehen für den Plan 7 die Loks 52 8158, 52 8167, 52 8156.

Umläufe: Tag 3/4 72778 ab Bn 22.00 Uhr, an Esw 22.30 Uhr; 57705 ab Esw 0.30 Uhr, an Bn 0.50 Uhr; 60763 ab Bn 3.10 Uhr an Big 5.09 Uhr; 60162 ab Big 5.46 Uhr, an Bn 8.26 Uhr (Sa/So); Tag 5/6 Lzv ab Bn 17.42 Uhr, an Bn, SWB 18.08 Uhr; 57716 ab SWB 18.53 Uhr, an Bn 19.23 Uhr; Lzv ab Bn 20.02 Uhr, an Km 20.15 Uhr; 50789 ab Km 20.55 Uhr, an Whr 22.58 Uhr – Lzv – Blo; Lzv 51190 ab Pkr 1.34 Uhr, an SWB 4.53 Uhr; Lzv ab SWB 4.59 Uhr, an Bn 5.14 Uhr; Tag 9 Lzv ab Bn 7.50 Uhr, an Bat 8.04 Uhr; 52721 ab Bat 8.46 Uhr, an Rg 12.02 Uhr; 57610 ab Rg 13.53 Uhr, an BnS 16.08 Uhr; Lzv ab BnS 16.15 Uhr, an Bat 16.20 Uhr; 50797 ab Bat 18.34 Uhr, an Gz 19.06 Uhr; Lzv ab Gz 19.28 Uhr, an Bn 19.56 Uhr; Tag 10 Lzv ab Bn 10.50 Uhr, an BnS 10.54 Uhr; 58849 ab BnS 11.19, an Rg 13.53 Uhr; Lzv nach Big an 16.39 Uhr, ab nach Bn P 19256 an 17.40 Uhr; 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Odl (Sa/So).

Der Plan 8 wird mit den Loks 52 8176, 52 8178 und 52 8135 gefahren.

Umläufe: Tag 1 72772 ab Bn 7.02 Uhr, an Esw 7.34 Uhr; 75733 ab Esw 8.26 Uhr, an Bat 8.41 Uhr – Lzv mit 50795 ab Esw 9.35 Uhr, an Sed 11.25 Uhr; Lzv ab Sed 13.24 Uhr, an Pot 14.51; ab Pot (58515), an Km 17.16 Uhr; Lzv ab Km 17.26 Uhr, an Bn 17.39 Uhr (Do und So); Lzv ab Sed 13.34 Uhr, an Pds 14.09 Uhr; 79180 ab Pds 14.55 Uhr, an Bat 16.05 Uhr; Lzv ab Bat 16.20 Uhr, an Bn 16.34 Uhr; So – Lzv ab Sed 13.34 Uhr, an Bn 15.33 Uhr; Tag 5 64722 ab Bn 5.29 Uhr, an Rv 11.57 Uhr; Lzv – 58742 ab Br 15.25 Uhr, an Bn 17.02 Uhr; Tag 6 Bn 10.55 Uhr bis 16.05 Uhr Bw-Reserve; ab Bn 17.05 Uhr als Slz an P 3463, an Pds 18.07 Uhr; ab Pds 18.17 Uhr P 3434, an Bn 19.13 Uhr (Mo, Do, So); ab Bn 12.19 Uhr Lzv, an Wuz 12.36 Uhr; ab Wuz 14.05 Uhr 64733, an Bn 15.11 Uhr; ab Bn als Slz P 3463 17.05 Uhr nach Pds an 18.07 Uhr; ab Pds P 3463 18.21 Uhr, an 19.13 Uhr. Sa und So 7.00 bis 17.00 Uhr Odl;

Tag 9/10 ab Bn 15.50 Uhr Lzv, an BnS 15.54 Uhr, ab BnS 16.50 Uhr 57610, an Nst 20.00 Uhr; ab Nst 2.39 Uhr 58847, an BnS 5.21 Uhr; ab 5.35 Uhr (Lzv) an Bn 5.39 Uhr; Tag 10/11 Bn von 23.30 Uhr bis 9.30 Uhr Odl;

Tag 12 ab Bn 5.26 Uhr Lzv an BnS 5.30 Uhr; 6.15 Uhr 58847, an Rg 7.59 Uhr; ab Rg 12.12 Uhr 56604, an BnS 14.28 Uhr; ab BnS Lzv 14.40 Uhr, an Bn 14.44 Uhr (Do). Tag 12 (Do) ab Rg 12.06 Uhr

57746, an BnS 14.28 Uhr. Ferner gehören zum Bestand: 52 8159 (Tauschlok 52 8074 ex Bln-Schöneeweide ab 4/84); Heizlok: 52 8127, Warten auf Raw: 50 3684, 52 8137 und 52 8161. Abgang: 50 3701 nach Güsten (4/84).

Bn – Brandenburg Hbf, Rw – Rathenow, Bat – Brandenburg Altstadt, Nst – Neustadt (Dosse), Km – Kirchmöser, Esw – Edelstahlwerk, Pds – Potsdam Stadt, Lzv – Leerfahrt, BnS – Brandenburg Süd, Odl – Dispatcherlok, Rg – Roßlau (Elbe), Rv – Magdeburg-Rothensee, Hnd – Hennigsdorf, Wuz – Wusterwitz, SWB – Stahlwerk, Bv – Magdeburg-Buckau, Slz – Schlußlok, Sed – Seddin, Pkr – Bln-Pankow, Whr – Bln-Wuhlheide, Big – Belzig, Du – Dessau, Gz – Groß Kreutz, (Mo) – verkehrt außer an dem in der Klammer stehenden Tag ständig.

Rei. (Mitte Juni 1984)



Auch im Raum Görlitz und Zittau dampft es seit Beginn des Jahresfahrplanes 1984/85 weiter. U. B. z. die Loks 52 8169 und 52 8195 des Bw Zittau vor dem Leergüterzug Hirschfelde – Hagenwerder bei der Ausfahrt in Hirschfelde am 19. Februar 1984.

Foto: W. Rettig, Görlitz