

1
83

transpress

modell

eisenbahner

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

Poster
BR 65



Dampf in der ČSSR

Bekanntlich erreichte der Dampfloknau-
bau nach 1945 bei den ČSD einige be-
merkenswerte Höhepunkte. Dank dem
Traditionsbewußtsein in unserem
Nachbarland konnten viele alte und
neue Dampfloks und Fahrzeuge erhal-
ten und restauriert werden.

Einige davon kommen alljährlich bei
Festlichkeiten und Sonderfahrten zum
Einsatz.

Die Fotos vermitteln nur einen kleinen
Ausschnitt der vielseitigen Aktivitäten
auf ČSD-Gleisen im Jahre 1982.

1 Ein Streckenjubiläum war der Anlaß für Sonder-
fahrten zwischen Celákovice und Brandýs n. Lab.
mit der Lok 422.025.

2 Die 2'C 1'-Tenderlok 354.1217 zog einen Son-
derzug von Rakovník über Beroun nach Zdice.

3 Zug mit der Lok 475.1142 verläßt Peřhrimov.

Fotos: G. Feuereißer, Plauen



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

eisenbahn

aktuell	Elektrifizierung 1983	2
forum	Leser schreiben und diskutieren	3
historie	Über Gelenklokomotiven	4
kurzmeldungen	Lokeinsätze	7
mosaik	Die 65er	11
poster	65 1057 in Löbau	14/15

nahverkehr

mosaik	Straßenbahnen im Gespräch	8
international	Obusse in der ČSSR	10

modellbahn

international	XXIX. Wettbewerb in Brno	16
tips	„Langenschwalbacher“ in TT Schienenbus in H0	17 18
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen	20
aktuell	5. Verbandstag	23
literatur	Windbergbahn Verkehrsgeschichtliche Blätter	25 25
forum	DMV teilt mit	26
anlage	Schmalspurbahn in H0 _e	28

Titelbild

Auch in den Wintermonaten bietet die Selketalbahn reizvolle Motive, wie dieser im vergangenen Winter aufgenommene Güterzug mit der Lok 99 6001. Im Verlaufe dieses Jahres wird der Wiederaufbau des Streckenabschnittes Straßberg—Stiege in Angriff genommen. Darüber berichteten wir bereits in der letzten Ausgabe auf der Seite 11.

Foto: W. Drescher, Jena

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktioneller Mitarbeiter:
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 Hüter, 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 Auszüge
sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 12. 1982
Geplante Auslieferung: 17. 1. 1983

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 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.



Mehr Kilometer unterm Draht

Im Herbst 1980 fand in Berlin die Rationalisierungskonferenz des Verkehrswesens der DDR statt. Minister Arndt verkündete auf ihr das Elektrifizierungsprogramm der Eisenbahn für die Jahre von 1981 bis 1985. Mit 750 km war das eine anspruchsvolle Aufgabenstellung. Die Streckenelektrifizierung wurde damit das zugleich wichtigste Rationalisierungsvorhaben des gesamten Verkehrswesens. In dieser Dimension hatte es das für einen Fünfjahrplanzeitraum noch nicht gegeben, und es war klar, wollte man das Vorhaben meistern, dann mußte es zur Sache aller Eisenbahner bei bester Kooperation mit den beteiligten Volkswirtschaftszweigen gemacht werden.

Kapazitäten für Vermessung und Projektierung, für die Bauausführung und den Anlagenbau mußten neu geschaffen werden oder ihre Arbeit auf die neuen Aufgaben einstellen. 750 km Strecke in fünf Jahren zu elektrifizieren, davon ein beträchtlicher Teil in und um Berlin auf einem hochbelasteten Streckennetz, das bedeutete Bauen bei geringster Betriebseinschränkung. Hier galt und gilt das Prinzip: Fahren und bauen. Neue Technologien und neue technische Verfahren waren die Voraussetzung für die notwendige Leistungsentwicklung. In der Folge wurden Betonmischzüge eingesetzt, die in kürzester Zeit konstruiert und gebaut worden waren, neue Technologien beim Stellen der Fahrleitungsmaste und bei der Montage der Kettenwerke sowie für das industrielle Bauen der Umformerwerke entwickelt und angewandt, die insgesamt einen zügigen Baufortschritt gewährleisten. All das erforderte beste Zusammenarbeit zwischen Vermessungsingenieuren und Projektanten, Industriebetrieben, Bauleitungen und Baukollektiven. Viele von ihnen waren völlig neu gebildet worden.

Mitglieder der Freien Deutschen Jugend, die Besten, hatten sich bereit erklärt, an dieser Aufgabe mitzuarbeiten. Ihre Heimatdienststellen delegierten sie in den neu geschaffenen Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb der Deutschen Reichsbahn. Alle wußten um ihre Verantwortung. Das Errei-

chen der Zielstellung bedeutet, daß am Ende dieses Fünfjahrplanzeitraumes mehr als ein Viertel der Hauptstrecken der Eisenbahn elektrisch befahren werden kann. Auf diesen Strecken wird etwa ein Drittel aller Zugförderleistungen der Eisenbahn vollbracht.

1981 wurden 86 km elektrifiziert, neue Umformerwerke in Betrieb genommen, eine neue Komplextechnologie angewandt, die es mit Hilfe der Wirtschaftsflyer der Interflug und einer neuen Hubschraubertechnologie beim Stellen der Maste und beim Einfliegen der Querfelder und der Speiseleitung ermöglichte, eine 11fach höhere Arbeitsproduktivität gegenüber alten Technologien zu erreichen. Fachleute bezeichneten das Jahr 1981 als Einlaufkurve. 1982 waren es bereits 140 km, die das Programm vorsah. Golßen/Ludwigsfelde—Seddin mit 83 km, Großbeeren—Teltow mit 3 km und Seddin—Priort mit 44 km, sowie die Fertigstellung der Umformerwerke Ludwigsfelde und Wünsdorf. Herausragend dabei ist, daß die gründliche technologische Durchdringung aller Arbeitsprozesse und im Ergebnis dessen die zuvor erwähnten neuen Technologien die Grundlage dafür waren, daß der Abschnitt Saarmund—Priort am 15. Dezember 1982, neun Monate früher als ursprünglich vorgesehen, zugeschaltet werden konnte.

Darüber hinaus waren Voraussetzungen zu schaffen, um in der Projektierung, bei der Mastgründung und bei der Fahrleitungsmontage in diesem und im kommenden Jahr noch anspruchsvolleren Aufgaben gerecht werden zu können. Um das Tempo beim Elektrifizierungsfortschritt noch mehr zu erhöhen, wurden durch den Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb z. B. ein Jugendbauzug, zwei neue Betonmischzüge und eine neue Rammtechnik eingesetzt.

Hinzu kamen neue Fahrleitungs Montagewagen, deren Bestand auch in diesem Jahr weiter vergrößert wird. 1983 ist das Jahr der Inbetriebnahme einer Vielzahl unterschiedlich langer Streckenabschnitte. In der Gesamtheit, und das vor allem im Berliner Raum, werden sie einen wesentlich flüssige-

ren und energetisch günstigeren Betriebsablauf zulassen. Da wären vor allem zu nennen die Inbetriebnahme eines weiteren elektrifizierten Streckenabschnitts des Berliner Außenrings von Wustermark nach Birkenwerder, die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Birkenwerder und Löwenberg und Glasower Damm—Schönefeld—Grünau sowie einige Komplettierungen im elektrifizierten Netz.

Insgesamt sind das 151 km. Darüber hinaus müssen als Voraussetzung für die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Mehrzahl der genannten Streckenabschnitte die Umformerwerke Wustermark und Löwenberg fertiggestellt sein. Bei anderen ist die Umformerleistung zu erhöhen, in weiteren sind die Bau- und Montagearbeiten fortzusetzen. Die Inbetriebnahme der insgesamt 80 km langen Streckenabschnitte Wustermark—Birkenwerder, Nauen—Albrechtshof und Hennigsdorf—Velten bedeutet eine um 8 Monate gegenüber dem ursprünglichen Plan vorgezogene Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes. Hinzu kommt die vorfristige Inbetriebnahme des Abschnittes Birkenwerder—Löwenberg. Am Ende dieses Planjahres wird die Eisenbahn dank der Leistungen der Werk tätigen aller beteiligten Wirtschaftszweige über 7% mehr elektrische Zugleistungen fahren als zum Ende des vergangenen Planjahrfünfts. Dabei gilt es zu bedenken, daß das Jahr 1983 ein Jahr sein wird, in dem bei der Streckenelektrifizierung Vorlaufleistungen zu erbringen sind, die es ermöglichen, im Jahre 1984 auf einer noch größeren Anzahl Kilometer als im Jahre 1983 den elektrischen Zugbetrieb aufzunehmen. Aus den ursprünglich 750 km, die in diesem Fünfjahrplanzeitraum elektrifiziert werden sollten, sind inzwischen 825 km geworden. Auf Grund des bisherigen schnellen Baufortschritts ist diese um 10% höhere Aufgabenstellung real und anspruchsvoll zugleich. 1985 werden unsere Züge von Rostock über Berlin—Dresden bis nach Schöna elektrisch fahren können.

H. M.

Leserforen in Greifswald und Magdeburg

Mit 60 Teilnehmern fand am 27. November 1982 in Greifswald ein Leserforum statt, dem sich ein weiteres am 4. Dezember 1982 im Magdeburger Kulturhaus der Eisenbahner anschloß. 40 Leser kamen zu dieser Veranstaltung. In Magdeburg war auch unser Autor Jochen Kretschmann dabei. Rege Diskussionen über die 5 neugestalteten „modelleisenbahner“ brachten in Greifswald und Magdeburg neben anerkennenden Worten wertvolle Hinweise für die weitere Gestaltung der Zeitschrift. Die folgenden Anregungen waren besonders aufschlußreich und werden bei der Themenplanung in der Zeitschrift Berücksichtigung finden:

- Zeichnungen, Fotos sowie Tips zum Nachbau von Schneeflügen, Eisenbahn-Drehkränen und Betonmischzügen sind gewünscht.
- Gut angekommen ist die „Luftaufnahme“ im Heft 11/82 von der H₀-„Kirschmühle“. Derartige Fotos sollten bei der Vorstellung von Kleinanlagen auch künftig anstelle eines Gleisplanes veröffentlicht werden. Sie bringen mehr!
- Tips zur Geländegestaltung sollten regelmäßiger erscheinen.
- Bei Veröffentlichungen von Bauleitungen sind nach wie

vor Frisur-Vorschläge zu berücksichtigen.

– Die Kurzmeldungen sollen nicht nur über das aktuelle Geschehen der DR informieren, sondern auch über den städtischen Nahverkehr und das sozialistische Ausland.

Anregungen vom Vorbild geben wertvolle Hinweise

Heinz Langmeier aus Neu Moresnet (Belgien) schrieb uns:

„Besonders ab Heft 7/82 ist der ‚modelleisenbahner‘ noch anspruchsvoller geworden. So gefallen mir besonders die Beiträge von Jochen Kretschmann aus Berlin sehr gut. Die im Heft 8/82 begonnene Serie ‚Anregungen vom Vorbild‘ findet meine volle Zustimmung, da ihr außerordentlich nützliche Hinweise für den Anlagenbau zu entnehmen sind.“

Auch in der ČSSR gefragt

In der Novemberausgabe der tschechoslowakischen Zeitschrift „Modelar“ erschien von Dezider Selecky, der übrigens auch Gast des 5. Verbandstages des DMV in Magdeburg war, ein Beitrag anlässlich des 30jäh-

rigen Bestehens unserer Zeitschrift „modelleisenbahner“. Dieser Veröffentlichung ist zu entnehmen, daß in unserem Nachbarland die Zeitschrift bei Modelleisenbahnern genauso gefragt ist wie hierzulande. „Es war deshalb nur logisch, daß nach kurzer Zeit des Bestehens der Zeitschrift auch Autoren aus der ČSSR der Redaktion Beiträge zur Publikation anboten. Mit großem Interesse ist die Redaktion seitdem dabei, eine enge Zusammenarbeit mit den tschechoslowakischen Modellbauern zu pflegen. Wir sind überzeugt, daß diese freundschaftlichen Beziehungen ausgebaut und vertieft werden“ heißt es weiter in diesem Beitrag.

Termine manchmal zu spät

Jürgen Gründel aus Eisenach ließ uns wissen:

„Ist es möglich, Informationen von Veranstaltungen des Verbandes, zu denen auch die begehrten Modellbahnausstellungen gehören, noch früher zu veröffentlichen, damit man sich darauf länger einrichten kann? Das Heft 11/82 beispielsweise enthielt eine Notiz über den Modellbahntauschmarkt am 23. November in Weißenfels. Das Heft erhielt ich am 23. November 1982 und am 21. November war bereits Annah-

meschluß für Tischbestellungen.“

Die Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR informieren schriftlich das Generalsekretariat des DMV der DDR über beabsichtigte öffentliche Veranstaltungen. Diese Meldungen werden dort zusammengefaßt und uns für die Veröffentlichung unter der Rubrik „DMV teilt mit“ übergeben. Wenn die Arbeitsgemeinschaften entsprechende Informationen dem Generalsekretariat rechtzeitig zuschicken, ist die Veröffentlichung durchaus früher möglich. Mitunter sind aber örtlich bedingte organisatorische Gründe dafür maßgebend, daß die eine oder andere Information nur kurzfristig gedruckt werden kann.

Ergänzungen zum Beitrag über die BR 01 im Heft 10

Die Lok 01 0522 gehörte bereits ab 9. August 1973 zum Bw Saalfeld. Die 01 1514 ist jetzt wieder in Saalfeld als Heizlok eingesetzt.

Diese Zeiten sind fast vorbei!



Eingesandt von Wolfgang Pawlik, Berlin

Zeilen verrutscht

Viele Leser brachten zum Ausdruck, daß der im Heft 11/82 veröffentlichte

Beitrag über die jemals in Saalfeld stationierten Loks der Baureihe 44 großes Interesse erweckte. Leider sind bei der Druck-

legung in der Tabelle hinter der Lok 44 1618 sämtliche Zeilen verrutscht. Nachstehend daher noch einmal ein Auszug dieser Liste ab der Lok 44 1639:

Betriebsnummer vor 1970	Bestand Bw Saalfeld	Umbau	Betr.Nr. ab 1979	Einsatz nach Bw Saalfeld	Verbleib
44 1639	48 – 49				15.09.69 z
44 1698	23.01.51 – 14.12.52 10.11.72 – 16.01.82	07.04.64 ÖI	0698	06.01.82 a, 16.01.82 z	
44 1757	26.09.72 –	13.09.63 ÖI	0757	08.01.82 a, 19.03. – 07.04.82	
44 1796	48 – 53			Erfurt G	05.11.70 z
44 1858	25.12.48 – 08.11.57 25.08.65 – 28.09.65 13.02.66 – 22.07.66	31.08.66 ÖI	0858		

Ferner haben sich folgende Veränderungen ergeben:

44 0414 (seit 31. August 1982 Bw Arnstadt), 44 1378 seit 12. November 1982 Heizlok Bw Saalfeld, 44 1389 seit 1. September 1982 Heizlok Bw Saalfeld.

14 Tr in Weimar

Wie uns vor Redaktionsschluß bekannt wurde, ist seit 4. November 1982 in Weimar ein Skoda-Obus vom Typ 14 Tr mit Thyristorsteuerung in Betrieb. Noch in diesem Jahr werden weitere Obusse dieses Typs folgen.

Helmut Pochadt (DMV), Berlin

Lokomotiven mit beweglichen Triebwerken

Betrachtungen über ausgewählte Typen

Anmerkung der Redaktion

In Vorbereitung einer Abhandlung über eine bemerkenswerte Schmalspurlokomotive zeigte sich im Zusammenhang mit einem umfangreichen Literaturstudium, daß Angaben über Lokomotiven mit beweglichen Triebwerken, auch Gelenklokomotiven genannt, recht widersprüchlich sind.

Autor und Redaktion entschlossen sich deshalb, zu diesem Thema einen besonderen Beitrag zu veröffentlichen, dem in der nächsten Ausgabe dann ein Artikel über die Geschichte eines speziellen Loktyps folgen wird.

In der Literatur nur unvollständig dargestellt

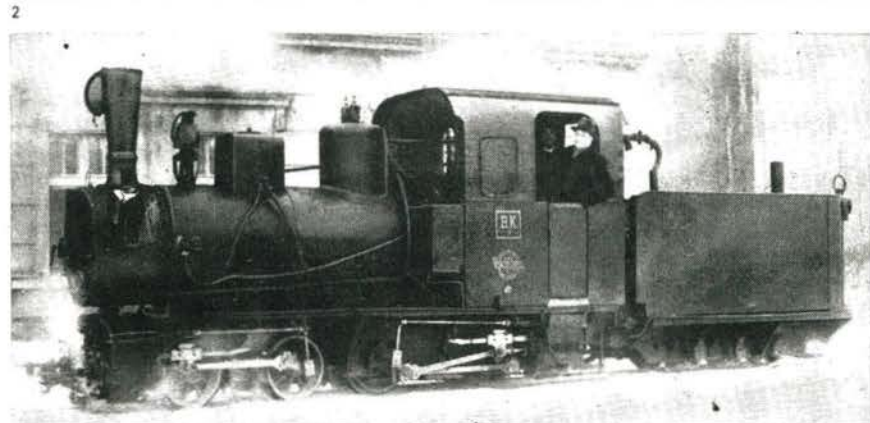
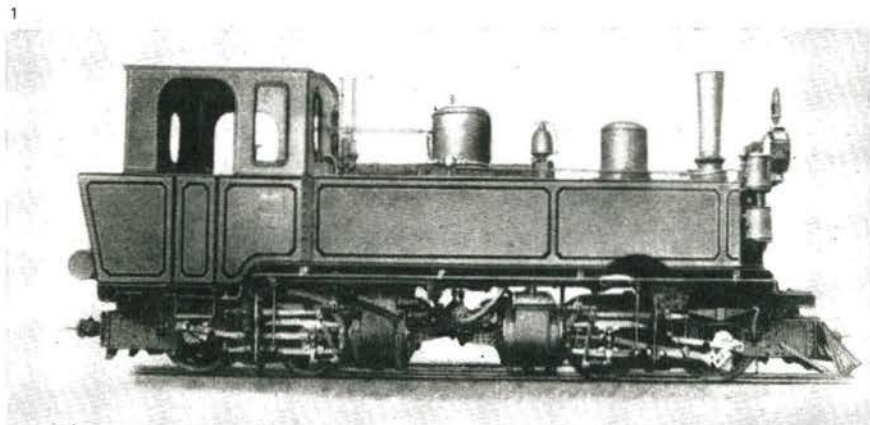
Lesen wir in der einschlägigen deutschsprachigen Literatur über diese Lokomotiven nach, so beginnt ihre Konstruktionsgeschichte stets mit dem 1850 stattgefundenen Semmeringwettbewerb. In diesem Zusammenhang wird die Konstruktion solcher Lokomotiven damit begründet, kurvenreiche Steilstrecken mit engen Radien befahren und angemessene Lasten befördern zu können. Von dem Semmering-Wettbewerb leiten sich die späteren Lokomotivtypen Meyer und Fairlie sowie über die Meyertype auch das Mallet-Prinzip ab. Wenn diese Darstellung für den europäischen Lokomotivbau auch schlüssig ist, engt sie doch die Entwicklung auf unseren Kontinent und in eine beschränkte, weitgehend bekannte Typenauswahl ein. Kann man bei K.-E. Maedel (1) 1964 noch lesen, daß die Meyerlok-Typen zunächst mit vier Hochdruckzylindern arbeiteten und diese Bauart sich in Deutschland wenig durchsetzen konnte, so wird daraus später, eine hauptsächlich in Deutschland (Sachsen) verbreitete Bauart (2), von der nur noch die Verbundvariante beschrieben wird. Die von Anatol Mallet 1884 entwickelte Malletlok mit fest im Rahmen gelagertem hinteren Triebwerk wird nun, von der Verbund-Meyerlok her gesehen, als direkte

Weiterentwicklung der Meyerlok beschrieben (3). Für Anatol Mallet, der seine „halb bewegliche“ Lokomotive ausdrücklich dem Verbundprinzip zugeordnet hatte, gab es jedoch noch gar keine Verbund-Meyerlok als Vorbild. Tatsächlich wurde die Meyerlok über die Bauart Kitson-Meyer in eine andere Richtung weiterentwickelt.

Horatio Allen war der Erste

Die eigentliche Ära der Gelenklokomotiven begann bereits 1832 mit vier (IA)'(AI)'-Lokomotiven von Westpoint

Die Malletlok sieht der Autor als eigenständige Entwicklungsreihe. Entgegen den Wünschen Mallets gab es schon Maschinen kleinerer Ausführungen mit einstufiger Dampfdehnung. Beide Formen wuchsen später, besonders in den USA, zu gewaltiger Größe an. Die Zylinder der Mallettriebwerke waren mitunter auch außenständig angeordnet. Der Anlaß zum Bau von Gelenklokomotiven unterschiedlichster Typen bestand keineswegs nur darin, steile Gebirgstrecken überwinden zu müssen. Ebenso beschafften billig angelegte



Foundry, New York, die Horatio Allen für die South Carolina Rly konstruierte. Weltweit wurden dann viele Typen erfolgreicher und ebenso erfolgloser Lokomotiven mit ein oder zwei beweglichen Triebwerksgruppen, die von einem, zwei oder mehr Zylinderpaaren angetrieben und deren Kraft durch Stangen, Getriebe, Ketten etc. übertragen wurde, entwickelt. Aus der Gruppe der Fairlie Abarten sollen hier die einkesselige Fairlie, die amerikanische Mason und die französische Pechot Bourdon Lok genannt sein. Golwe-, Vulkan Duplex-, Du Bousquet- und Baldwin-modified compound Meyer-Loks arbeiten alle mit zwei Triebdrehgestellen. – Sie waren die wesentlichsten Abarten der Bauart Meyer, deren Weiterentwicklung noch folgt.

1 B'B't-Lok, Jung 600 mm, der Wallückebahn. Es handelt sich um die weniger bekannte dritte deutsche Verbund-Meyerlok-Konstruktion. Werbefoto

2 Mallet-Lokomotiven wurden auch mit außenständigen Zylindern gebaut. Diese Lok baute Orenstein & Koppel für die früheren Bromberger Kreisbahnen (600 mm-Spur). Foto: Sammlung N. Günzl, Berlin

3 Schon ihres gesamten Triebwerkes beraubt, demonstriert dieser Torso einer früheren Kitson-Meyer-Lok mit zweitem hinteren Schornstein recht deutlich das beschriebene Prinzip der Kitson-Meyer-Konstruktion. Foto: Ken Mills, Norwich (Großbritannien)

Bahnen mit leichtem Oberbau, engen Gleisradien und wenig tragfähigen Brücken solche Lokomotiven. Die gestiegenen wirtschaftlichen Aufgaben gestatteten einen ökonomisch sinnvollen Transport nur mit Lokomotiven, die eine beträchtlich vergrößerte Leistungsfähigkeit aufweisen. Um Einzelfahr- und Metermasse unter den gegebenen Bedingungen nicht zu vergrößern, mußte die gestiegene Lokmasse auf mehr Achsen und eine wesentlich vergrößerte Loklänge verteilt werden.

Günther-, Meyer-, Kitson-Meyer- und Garratt-Lokomotiven

Der in Wien ansässig gewesene Wilhelm Günther hatte mit der für den Semmeringwettbewerb gebauten ersten Drehgestell-Lokomotive (B'B't) nur ein Einzelstück entworfen. Mit diesem Einzelexemplar befruchtete Günther aber nicht die Entwicklung. Somit ist die Gattung der Drehgestell-Lokomotiven später auch nicht nach ihm benannt. Die elsässischen Konstrukteure Jean Jacques Meyer und Sohn Adolphe ließen sich 1861 eine Tenderlokomotive mit zwei beweglichen Drehgestellen patentieren und legten im folgenden Jahr auf der internationalen Maschinenausstellung in South Kensington gleich mehrere Entwürfe für solche Lokomotiven vor, darunter bereits eine C'C't. Im Unterschied zu der Lok von Günther wiesen die ursprünglichen Meyer-Entwürfe keine Hauptrahmen auf. Die Drehgestelle sollten, z.T. mit aneinander liegenden Stoßnasen versehen, durch Zugstangen mit den jeweils gegenüberliegenden Drehzapfen verbunden werden. Die erste ausgeführte Meyer-Konstruk-

tion, eine B'B't Lok, wurde 1868 von der Compagnie de Fives-Lille, Frankreich, gebaut. Zwei beachtlich große C'C't folgten 1873 von Cail, Paris. Diese Loks wurden anscheinend noch ohne Hauptrahmen ausgeführt. Die hintere Zug- und Stoßvorrichtung befand sich an einem Hilfsrahmen des Führerhauses. Sie verfügten aber alle über die von Meyer vorgesehenen innenständigen Zylinder. Der sehr beengte Stehkessel lag über dem hinteren Drehgestell. Meyerloks mit einfacher Dampfdehnung wurden von verschiedenen Firmen in England, Belgien und Frankreich hergestellt. Dabei wurde die Konstruktion nach und nach verändert. Die Drehgestelle trugen nun einen starren Hauptrahmen, die Zylinder waren z.T. endständig angeordnet, der Aschkasten wurde schon zwischen die Drehgestelle plaziert. Die Entwicklung zur Kitson-Meyer-Lok deutete sich nun bereits an. Einsatzgebiete dieser Loks waren England, Belgien, Frankreich, Schweiz, Dänemark, Schweden, Griechenland, Indien, Natal, Chile und Bolivien.

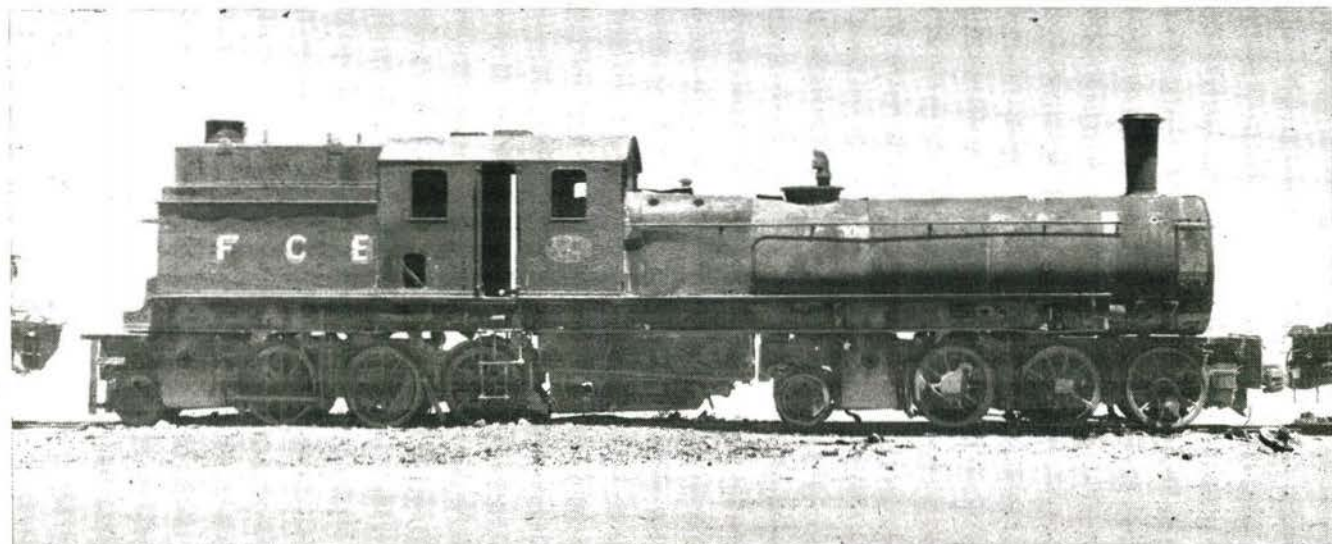
Durch diese Fakten werden die teilweise unvollständigen Angaben über die Verbund-Meyerlok in der deutschsprachigen Eisenbahnliteratur deutlich. Unbestritten wurde die größte Anzahl Meyerlok in Deutschland gebaut. Doch verbergen sich hinter dieser großen Stückzahl lediglich drei Konstruktionen für 600-, 750- und 1435 mm Spurweite. In der erwähnten Literatur wird vielfach die Entwicklung der Meyerlok von dem Elsässer J.J. Meyer auf den erst 1866 geborenen Deutschen Georg Meyer, späterer Maschineninspektor der sächsischen Staatseisenbahn, umgedeutet. Zwar wird beispielsweise im Lokar-

chiv 4 (erschieden im transpress-Verlag) dies nicht ausdrücklich behauptet, doch läßt die Formulierung des Vergleichs mit Klose die Vermutung zu, daß auch hier Georg Meyer gemeint ist (2). K.-E. Maedel weist ausdrücklich darauf hin, daß die Entwicklung der Meyerlok leider des öfteren „irrtümlich“ Georg Meyer zugeschrieben wird (5).

Durchbruch zur Hochleistung – die Kitson-Meyer-Lok

Die englische Firma Kitson & Co in Leeds war nach 1890 stark im Südamerikageschäft engagiert. Hier galt es leistungsfähige Lokomotiven für kurvenreiche Gebirgsbahnen, aber auch für die Werkbahnen der Salpetergruben, zu entwickeln, die sehr enge Radien aufwiesen. Ergebnis dieser Bemühungen war die Kitson-Meyer-Lokomotive. Über ihre Entstehung gibt es unterschiedliche Darstellungen. Lowe (5) berichtet, daß J.J. Meyer mit Kitson & Co direkt zusammengearbeitet habe, um das Meyer-Prinzip weiterzuentwickeln. D. Binns (6) schreibt hingegen die Weiterentwicklung Robert Stirling, dem Lok Amtsvorsteher der Anglo-chilenischen Nitrat & Rly Company, zu. Prototyp sei die 1894 von Kitson & Co für die genannte Gesellschaft gebaute C'C't-Lok gewesen. Lowe bezeichnete diese Maschine noch als Meyerlok.

Welche Darstellung nun auch die richtige ist – die bereits angedeutete Entwicklung wurde von Kitson & Co prinzipiell übernommen: Die Lokomotive wurde in ihrer Länge gestreckt. Der große Stehkessel eines sehr leistungsfähig dimensionierten Kessels mit tief hängendem Aschkasten fand zwischen



den jetzt beträchtlich voneinander entfernten Drehgestellen, die bald auch noch Laufachsen erhielten, Platz. Große Vorräte befanden sich hinter dem Führerhaus auf dem hinteren Drehgestell. Die Bauarten reichten bis zu (1'D)(D1)'t-Lokomotiven. Die frühen Kitson-Meyerloks hatten endständig angeordnete Zylinder an den Triebdrehgestellen. Der Abdampf der hinteren Triebwerkgruppe wurde zur Speisewasservorwärmung durch Rohre im hinteren Wassertank geleitet und durch einen zweiten Kamin hinter dem Füh-

verkehrten. 1935 wurden die letzten Kitson-Meyerloks in England gebaut – eine deutsche Lokomotivfabrik baute drei späte Nachfahren dieser bei uns unüblichen Bauweise, nachdem sie bereits 1927 mit einem Einzelstück den Engländern Konkurrenz zu machen versuchte.

Garratt – die logische Konsequenz

H.W. Garratts Patent von 1907 für die nach ihm benannte Lokomotivkonstruktion nahm nicht auf die Kitson-Meyerlok Bezug, sondern wurde von

eine Maschine der Sowjetischen Staatsbahnen, 1932 hergestellt und mit 262,5t Masse bei einer Achsfolge (2'D1)' + (1'D2)' die größte Garrattlok, die je gebaut wurde.

Modified-Fairlie – der Rückschritt

Zweifellos einen Rückschritt in der Logik der Entwicklung bedeutet die von North British Loc. Comp., Glasgow, geschaffene sogenannte Modified-Fairlie. Äußerlich der Garratt gleich erscheinend, wurden hier in Kon-



Eine meterspurige Garrattlok in Bolivien. Deutlich ist zu sehen, daß der Brückenrahmen auf das Ende des Drehgestells mit der kompletten Dampfmaschine und dem Vorratsbehälter gelagert ist.

Foto: Ken Mills, Norwich (Großbritannien)

rerhaus abgeblasen. Schließlich wurde das Kitsonprinzip durch nun mehr außenständig angeordnete Zylinder vollendet. Alle Kitson-Meyer-Loks hatten einfache Dampfdehnung. Außer von Kitson & Co wurden diese Lokomotiven auch von R. Stephenson und Beyer Peacock gebaut. Kitson und Beyer Peacock lieferten ihre Loks auch mit zusätzlichem Schlepptender. Schließlich wurde die Kitson-Meyer-Konstruktion auch bei kombinierten Zahnrad- und Reibungsloks verwendet. Von den mehr als 50 hergestellten Loks liefen einige auch in Spanien, Jamaika, Rhodesien und Indien. Das Haupteinsatzgebiet blieb jedoch Südamerika, wo die Lokomotiven auf den schwierigsten und steilsten Strecken Chiles, Boliviens, Columbiens und Argentinens

der Praxis, Artillerie auf Eisenbahndrehgestelle zu montieren, her entwickelt. Dennoch ist die Garrattlok die logische Konsequenz aus dem Kitson-Meyer-Konzept. Auf einem Brückenrahmen wurden nur noch Kessel und Führerhaus montiert. Auf dem so entlasteten Hauptrahmen konnte der Kessel bisher bei Drehstelllokomotiven nicht gekannte Dimensionen erreichen. Dieser Aufbau ruhte fast auf den Enden zweier Drehgestelle. Letztere trugen, fest auf dem Drehgestellrahmen montiert, den Wassertank und den Kohle-, Holz- oder Ölvorrat. Mit Achsfolgen bis 2'D1' für ein Drehgestell wurde eine vorher nicht gekannte Verteilung der Achsfahrmasse und der Metermasse erreicht. In etlichen Abwandlungen und von vielen Lokomotivherstellern gebaut, ist die Garrattlok doch am stärksten von Beyer Peacock (England) geprägt und entwickelt worden. Allein für die südafrikanischen, rhodesischen und ostafrikanischen Eisenbahnen baute Beyer Peacock 840 Garratt-Loks. Von der gleichen Firma stammt auch

kurrenz zur Garrattlok alle Überbauten wieder auf einem extrem langen starren Rahmen untergebracht. Die Drehzapfen waren über der Mitte des jeweils festen Achsstandes angeordnet. Diese aufgrund ihres zu großen Überhanges nicht erfolgreiche Loktype ist hier erwähnt, weil sie tatsächlich eine modifizierte Kitson-Meyer-Lok war. Die Bezeichnung Modified Fairlie erhielt sie möglicherweise aus firmenpolitischen Gründen, doch hat dieser Loktyp mit dem technischen Konzept Robert Fairlies nichts zu tun.

Quellenangaben:

- (1) Maedel, K.-E.: Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute; VEB Verlag Technik, Berlin 1964.
- (2) Weisbrod, M., Petznik W.: Dampflokarchiv Band 4; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, S. 34.
- (3) Autorenkollektiv: Schmalspurbahnarchiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.
- (4) Maedel, K.-E.: Die sächsische Staatseisenbahn und ihre Geschichte; Franck'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1977.
- (5) Lowe, J.W.: British Steam Locomotive Builders; Goose & Son Publishers Ltd., Cambridge 1975.
- (6) Binns, D.: Articulated Locomotives of the world; D. Bradford Barton Ltd., Truro, England 1975.

Lok- einsätze

Bw Leipzig-Engelsdorf

Seit dem Sommer 1982 befinden sich, wie bereits im Heft 7/82 gemeldet, wieder Dampfloks der Baureihe 52.8 im Streckendienst. Es werden täglich zwei Lokomotiven eingesetzt. In den letzten Monaten waren vorwiegend die 528092 und 528166 unter Dampf. Anfänglich wurden die Loks 528103 und später die 528175 eingesetzt.

Nachstehend der für Foto-freunde interessante Teil der Umläufe:

Lok 1

Leipzig-Engelsdorf ab 6.33 Uhr, Trebsen an 9.25 Uhr; Trebsen ab 11.07 Uhr, Altenhain an 11.18 Uhr (als Lz weiter nach Seelingstädt); Seelingstädt ab 12.59 Uhr, Leipzig-Engelsdorf an 14.30 Uhr; Leipzig-Engelsdorf ab 15.49 Uhr, Eilenburg an 16.21 Uhr (alles Güterzüge).

Lok 2

Lz von Leipzig-Engelsdorf nach Großsteinberg; Großsteinberg ab 8.14 Uhr, Leipzig-Engelsdorf an 8.40 Uhr (Bedarfszug); Di und Do: Leipzig-Engelsdorf ab 11.46 Uhr, Großsteinberg an 12.12 Uhr (Lz von Großsteinberg nach Naunhof); Naunhof ab 13.55 Uhr, Beucha an 14.05 Uhr (weiter als Lz nach Leipzig-Engelsdorf); Mo-Fr: Leipzig-Engelsdorf ab 15.50 Uhr, Trebsen an 17.46 Uhr; Sa: Leipzig-Engelsdorf ab 13.57 Uhr, Großbothen an 16.40 Uhr; ab Großbothen 18.00 Uhr, Leipzig-Engelsdorf an 19.00 Uhr; So: Leipzig-Engelsdorf ab 11.46 Uhr, Großsteinberg an 12.12 Uhr (Lz von Großsteinberg, Leipzig-Engelsdorf); Leipzig-Engelsdorf ab 13.57 Uhr, Großbothen an 16.40 Uhr (Lz nach Großsteinberg an 18.00 Uhr).

Bä.

Bw Dresden

Folgende Dampfloks werden z. Z. für Heizzwecke auf dem Hbf und in Dresden-Friedrichstadt eingesetzt: 503616, 503636, 503654 und 503673.

Fr.

Bw Oebisfelde

Die Einsatzzeit der BR 50 im Bw Oebisfelde ist beendet. Die letzten im Betriebseinsatz befindlichen Lokomotiven der BR 50 des Bw Oebisfelde sind im 2. Halbjahr 1982 umgesetzt worden. So dient die 503531 seit Juli im Bw Salzwedel als Heizlokomotive.

Die 503690 sowie die 503704 sind im Monat Oktober zur Rbd Dresden und die 503706 im Monat November zum Bw Stendal umgesetzt worden. Zur Abwicklung der Zugförderleistungen stehen im Bw Oebisfelde neben Triebfahrzeugen der BR 118 und 119 noch 11 Lokomotiven der BR 41 zur

Verfügung.

Es handelt sich hierbei um folgende Maschinen:

41 1025, 41 1055, 41 1074, 41 1079, 41 1137, 41 1144, 41 1148, 41 1185, 41 1062, 41 1231 und 41 1289.

Ein planmäßiger Einsatz im Schnellzugdienst erfolgt im Winterfahrplanabschnitt 1982/83 nicht.

Vor folgenden Reisezugleistungen ist die BR 41 u. a. anzutreffen:

P 8432 Oebisfelde—Magdeburg Hbf; P 9402 Stendal—Oebisfelde, P 6446/6450 Oebisfelde—Salzwedel und P 6454 Magdeburg Hbf—Oebisfelde.

Od.

Baureihe 44

In den Monaten September bis November 1982 wurden folgende Maschinen im Raw Meiningen umgebaut:

Monat	neue Nr.	alte Nr.	Verbleib nach Umbau
September	44 1195	44 0195	Bw Gera
	44 2105	44 0105	Bw Gera
	44 2398	44 0398	Bw Engelsdorf
	PmH 6	44 0635	Bw Eisenach
	PmH 7	44 0689	Bw Eisenach
	Dps	44 0305	Bw Frankfurt/Oder
	Dps	44 0221	Bw Frankfurt/Oder
	Dps	44 0725	Bw Wismar
Oktober	44 1251	44 0251	Bw Engelsdorf
	44 1614	44 0614	Bw Engelsdorf
	44 2453	44 0453	Bw Rostock
	44 2661	44 0661	Bw Rostock
	44 2789	44 0789	Bw Berlin-Pankow
	PmH 8	44 0040	Bw Eisenach
	PmH 9	44 0177	Bw Eisenach
	PmH 10	44 0338	Bww Eisenach
	PmH 11	44 0194	Bww Eisenach

PmH . Provisorische mobile Heizanlagen, Dps Dampfspeicher
 Zerlegt wurden kürzlich die Loks 44 0233, 41 1154 und 41 1155.
 Sch.



Die Lok 44 1569 ist der Einsatzstelle Staßfurt des Bw Güsten zugewiesen worden. Das Foto entstand am 20. Juli 1982.
 Foto: H.-J. Trunk, Gotha

Bw Nordhausen

Die Lok 528054 befindet sich gegenwärtig im Raw Meiningen. Nach Sangerhausen abgegeben wurde die 528115. Dafür erhielt das Bw die Lok 528140 von Sangerhausen. Die gegenwärtig vorhandenen drei Maschinen (528069, 528140 und 528179) befinden sich im Planeinsatz.

Lau.

Raw Leipzig-Engelsdorf

Nach einer Hauptuntersuchung der ehemaligen Lok 80019 im Raw Meiningen ist diese Maschine dem o. g. Raw als Werklok Nr. 3 zugewiesen worden.

Sch.

Baureihe 244

Altbau-Ellok der Baureihe 244 sind u. a. wie folgt im Einsatz: Strecke Roßlau—Dessau—Bitterfeld—Leipzig: ab RI 8.30 Uhr Gz an Bt 9.30 Uhr (täglich) ab Du 11.30 Uhr Pz an Le 12.50 Uhr (Mo-Fr) ab Bt 12.00 Uhr Gz an RI 13.00 Uhr (täglich) ab RI 14.00 Uhr Gz an Bt 15.00 Uhr (täglich) Strecke Roßlau—Magdeburg ab RV 6.30 Uhr Gz an RI 9.00 Uhr (täglich) ab RI 13.30 Uhr Gz an RV 16.00 Uhr (täglich) Strecke Leipzig—Altenburg ab Ag 9.03 Uhr Pz an Lp 9.51 Uhr (Mo-Fr) ab Lp 10.00 Uhr Gz an Bö 10.30 Uhr (täglich) ab Bö 12.00 Uhr Gz an Lr 12.30 Uhr (täglich) ab Söf 11.30 Uhr Gz an Lob 12.30 Uhr (täglich) ab Lob 14.00 Uhr Gz an Ga 14.30 Uhr (täglich) RI Roßlau, Bt Bitterfeld, Du Dessau, RV Magdeburg-Rothensee, Ag Altenburg, Lp Leipzig Bayrischer Bahnhof, Bö Böhlen, Söf Leipzig-Schönefeld, Lob Lobstädt, Ga Gaschwitz, Lr Engelsdorf, Le Leipzig Hbf Abfahrt- und Ankunftszeiten sind unverbindlich. Es ist auch der Einsatz von Loks der BR 242 möglich.

Bä.

Bw Sangerhausen

Zum Bestand dieses Bw gehören z. Z. folgende Loks: 528003, 528014, 528022, 528068, 528081, 528096, 528115, 528126, 528148 und 528164. Jedoch werden z. Z. nur 3 Maschinen im Güterzugdienst und eine 52er vor den Reisezügen auf der Strecke Berga-Kelbra—Stollberg (Harz) eingesetzt.

Fr.

**Straßenbahnen
im Gespräch**

Halberstadt

Auch der VEB Städtischer Nahverkehr Halberstadt besitzt einen Traditionswagen. Der als Nr. 31 eingesetzte Wagen wurde 1939 von der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf gebaut. Seit dem 1. Juni 1980 wird dieser Triebwagen für Stadtrundfahrten genutzt. Obwohl es in Halberstadt keine Arbeitsgemeinschaft gibt, die sich mit der Erhaltung von Straßenbahnen befaßt, bemühen sich die Kollegen der Verkehrsbetriebe, den Wagen zu erhalten. So ist es nicht ausgeschlossen, daß

Triebwagen 31 des VEB Städtischer Nahverkehr Halberstadt im dortigen Betriebshof
Foto: F. Lohdau, Halberstadt



dieses Traditionsfahrzeug auch anlässlich des 100jährigen Bestehens der Halberstädter Straßenbahn im Jahre 1987 zum Einsatz kommt.
F. Lohden, Halberstadt

Dresden

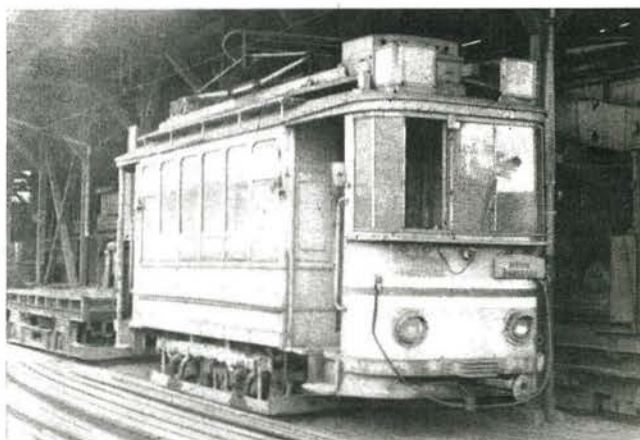
In Dresden ist noch der letzte sogenannte „Sommer-Winter-Wechselwagen“ (Convertibl Car) vorhanden. Er wurde im Jahre 1905 bei der Firma Falkenried in Hamburg gebaut und mit zwei weiteren Fahrzeugen gleichen Typs an die „Dresdner Straßenbahngesellschaft“ ausgeliefert (Tw 266-268). Nach einem Jahr erfolgte die Einreihung

dieses Einzelgängers in das Nummernsystem der Städtischen Straßenbahn (Tw 691-693). 1929 wurden die Tw 691 und 693 zu einem Doppelschleifwagen umgebaut. Der bereits ein Jahr zuvor als Sandstreufahrzeug benutzte Wagen 692 existiert noch heute! Er wird z.Z. als Rangierbetrieb auf dem Betriebshof Dresden-Reick eingesetzt. Kürzlich wurde dieser Wagen unter Denkmalschutz gestellt.
D. Pauke, Magdeburg

Jeder Straßenbahnfreund, der in Dresden weilt, sollte nach Tolkewitz fahren. Dort existiert die Gaststätte „Zur Linie 6“. Verschiedene Utensilien von Straßenbahnen gehören zum Inventar dieser Gaststätte. So dient die Plattform eines Straßenbahnwagens als Bar. Aber auch die Speisekarte ist ganz dem Milieu angepaßt. So kann man auf der Speisekarte Gerichte wie „Fahrerpause“, „Schaffnerschmaus“ oder „Pfeffersteak á la Funkenkutsche“ finden.

Neben dem Gaststätteneingang ist der Straßenbahn-Triebwagen 296 aufgestellt. Dieses Fahrzeug wurde 1898 von

Der unter Denkmalschutz gestellte Tw 722 030-6 in Dresden-Reick
Foto: D. Panke, Magdeburg



der Firma Liebscher in Dresden als Akkuwagen für die Strecke Schillerplatz—Reichenbachstraße geliefert. Neun dieser Wagen wurden 1906 von der Städtischen Straßenbahn übernommen. Der Wagen 296 wurde 1910 in einen Motorschneepflug umgebaut. Er stand bis zuletzt unter der Nummer 721087-6 im Dienst und kann heute ebenfalls als Gastraum genutzt werden.
K. Bennig, Dresden

**Gütertransporte per Straßenbahn
Gera**

Am 1. Juli 1982 wurde der Güterver-

kehr auf der Geraer Straßenbahn wieder aufgenommen.

Ein umgebauter Beiwagen EB 50 (ex 238) kann bis zu 12 t schwere Güter pro Fahrt befördern. Er wird von einem sonst dem regulären Verkehr dienenden Triebwagen gezogen.

Der Betrieb wird in den Abend- und Nachtstunden zwischen zwei Betriebsteilen der VEB Werkzeugmaschinenfabrik „WEMA“ Union Gera abgewickelt. Beim Errichten des einen Gleisanschlusses in der Tschairowskistraße wurden größtenteils die noch vorhandenen Anschlußgleise der ehemaligen Gütergleisanlagen verwendet. Die andere Gleisverbindung in der Straße des 25. Jahrestages diente bisher der Übernahme von neuen Triebwagen von der DR. So ist nun nicht nur ein innerbetrieblicher Transport, sondern auch die Versendung der Fertigprodukte dieses Betriebes auf der Schiene möglich.
F. Beer, Gera

Berlin

Aufgenommen wurde im Verlaufe des vergangenen Jahres in Berlin auch ein

regelmäßiger Güterverkehr mit der Straßenbahn zwischen Niederschönhausen (Betriebsteil des Transformatorwerkes Oberschöneweide) und dem Stammbetrieb in der Wilhelmshofstraße.
I. Migura, Berlin

Thüringer Waldbahn

Seit einiger Zeit transportiert die Thüringer Waldbahn auch wieder Güter. Die ehemaligen Gepäckanhänger, die mit der Eröffnung der Bahn in Dienst gestellt worden waren, erhielten einen neuen grünen Anstrich und die Aufschrift „Gütertransport“. Jedes dieser