

1
90

trans
press

modell eisenbahner

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

Sonderfahrten
1990



Schmalspur- probleme

Auch in der kalten Jahreszeit benutzen täglich Tausende von Touristen die Schmalspurbahnen unseres Landes. Unbestritten stehen dabei die kleinen Dampflokomotiven im Mittelpunkt des Geschehens. Früher als ursprünglich vorausgesagt, bereitet den zuständigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn deren weitere betriebsfähige Erhaltung mangels Ersatzteile viel Kopfzerbrechen. Überlegungen über den Einsatz von Diesellokomotiven sind zwar verständlich, sollten aber gründlich durchdacht werden. Schließlich steht damit das Schicksal einer europaweit bekannten Attraktion auf dem Spiel. Sollten dann nicht wenigstens pro Schmalspurnetz noch einige Maschinen für die Förderung ausgewählter Personenzüge vorgehalten werden? Genügend Beispiele dafür gibt es in anderen Ländern ...

1 Ohne eine betriebsfähige Vulcan-Dampflokomotive würde auf der Schmalspurbahn Putbus-Göhren (Rügen) das Thema Traditionspflege ernsthaft in Frage gestellt werden (s. a. „me“ 10/89, S. 6). Auf dem Foto: 99 4632 am 15. Februar 1986 mit einem Sonderzug im „PmG-Fluidum“.

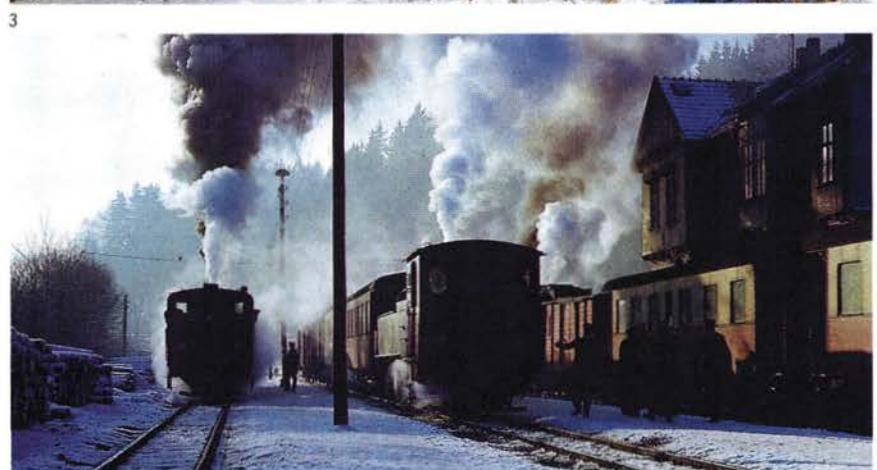
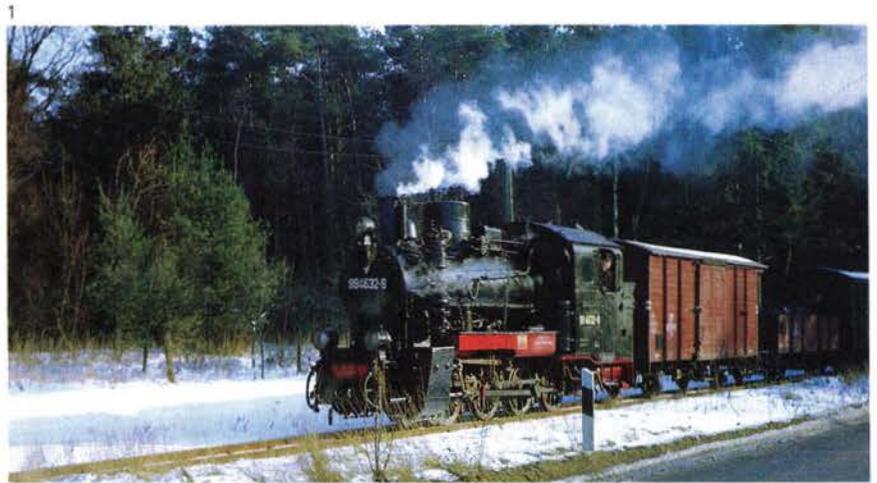
2 Auch im Winter macht der „Molli“ Dampf, wie hier Anfang Februar 1985 im Haltepunkt Ostseebad Kühlungsborn Ost.

3 Aus dem Plandienst mußten die meisten Mallet-Lokomotiven der Harzbahnen inzwischen verschwinden. Die z. T. über 90jährigen Maschinen sind restlos verschlissen. Für Traditionszwecke bleiben allerdings mindestens zwei „Mallets“ erhalten. Im Januar 1982 jedenfalls sorgten die „Vierzylindrigen“ noch für „planmäßige“ Dampfatmosphäre im Bahnhof Alexisbad.

4 Abfahrbereit nach Freital-Hainsberg stand im Bahnhof Kurort Kipsdorf die 99 1788 mit einem Personenzug Mitte Februar 1982.

5 Für echte Winteratmosphäre sorgte am 24. Februar 1986 auch die Lokomotive 99 1777 vor dem P 14319 auf der Strecke Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal beim Verlassen des Bahnhofs Kretscham-Rothensehma.

Fotos: A. Grembocki, Stralsund (1); H. J. Treder, Rostock (2); W. Drescher, Jena (3); L. Schultz, Rostock (4); B. Sprang, Berlin (5)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Zweifellos gehören die Schmalspurbahnen unter den Eisenbahnfreunden zu den begehrtesten Fotoobjekten. Daß es auf diesen Strecken auch im Winter reizvolle Bildmotive gibt, unterstreicht die Aufnahme von einem einfahrenden Personenzug in den Bahnhof Kurort Kipsdorf am 3. November 1988. Weiteres über die „schmalen Bahnen“ auf nebenstehender Seite.

Foto: V. Thie, Berlin

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner“
ist Mitglied der Internationalen
Eisenbahn-Press-Vereinigung
„ferpress“ mit dem Sitz in Wien.



Herausgeber

Deutscher Modelleisen-
bahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Studenrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Dipl.-Ing. Karsten Flach, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-J. Wilhelm, Berlin

**Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 29. 11. 1989

Geplante Auslieferung: 4. 1. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes
2/90: 5. 2. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

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

modelleisenbahner

forum	In eigener Sache/N-Freunde ratlos?	2/23
dmv teilt mit	Wer hat – wer braucht?	15
anzeigen	suche/biete/tausche	16

eisenbahn

aktuell	Kommentar: Lichtblick	11
historie	Fontane und die Eisenbahn	6
fahrzeugarchiv	Die Baureihe 01 im Bw Dresden	3
sonderfahrt	Rückblick 1989 Sonderfahrten 1990 Zur Tarifgestaltung für Traditionszüge	10 11 12

nahverkehr

kurzmeldungen	Obusse und U-Bahn im Gespräch	8
mosaik	Blickpunkt Obus	9

modellbahn

anlage	Minianlage in H0 Zu Besuch in Effingen	18 20
tips	Ein Schaukasten für Modelleisenbahnfahrzeuge Gefahrenanstrich und kleine Signaltafeln Die Ochsenlok als H0-Modell	17 21 22
international	Wertungen, Ergebnisse und Aspekte	26
Jahresinhaltsverzeichnis 1989		13/14

Liebe Leser!

Am 1. Januar 1990 wurde der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 30 Jahre alt. Drei Jahrzehnte angestrengter Arbeit zur Herausgabe von Ausbildungs- und populärwissenschaftlicher Literatur, von Fach- und Hobbyzeitschriften, die auch über unsere Landesgrenzen hinaus gern gelesen werden, liegen hinter uns. Aus diesem Anlaß sei allen Beiratsmitgliedern, Autoren und Beratern für ihr aktives Mittun gedankt. Ein neues Verlagssignet, das Sie sowohl auf dem Titel als auch auf der Seite 1 dieser Ausgabe finden, soll sich in den nächsten Jahren als ein Wegbegleiter und Markenzeichen weiterer, interessanter Erzeugnisse unseres Verlages erweisen.

Während der letzten Wochen ist in unserem Land viel in Bewegung geraten. Eng im Zusammenhang damit steht auch die weitere inhaltliche Gestaltung des „me“. Redaktion, Beirat und Herausgeber, der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR, sind sich jedoch darüber einig, daß das Profil der Zeitschrift nicht geändert werden sollte.

Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs möchten mit Hilfe der bewährten Rubriken weiterhin auf ihre Kosten kommen. Mehr Aufmerksamkeit werden wir aber jenen Themen unseres Hobbys widmen, die Sie, liebe Leser, bei der Neugestaltung unserer Gesellschaft bewegen und zu denen Sie Veröffentlichungen erwarten. Darin eingeschlossen ist die offene und sachlich getragene Kritik, sind mehr Wortmeldungen und Diskussionsbeiträge. Das betrifft die Modellbahnindustrie ebenso wie die Traditionspflege beim Vorbild. Das betrifft aber auch Beiträge über ausländische Eisenbahnen in den westlichen Nachbarländern, die nunmehr durch die neuen Reisemöglichkeiten jederzeit besucht werden können. Und nicht zuletzt geht es um eine noch interessantere Freizeitgestaltung in unserer Organisation, dem DMV. Ein neues Statut wird gegenwärtig diskutiert. Eine wesentlich geringere Verwaltungsarbeit zugunsten des Hobbys ist auf einigen Gebieten bereits seit Jahresbeginn wirksam geworden. Der 7. Verbandstag des DMV, er findet Anfang Juli 1990 in Schwerin statt, wird die Weichen für ein abwechslungsreicheres Verbandsleben stellen.

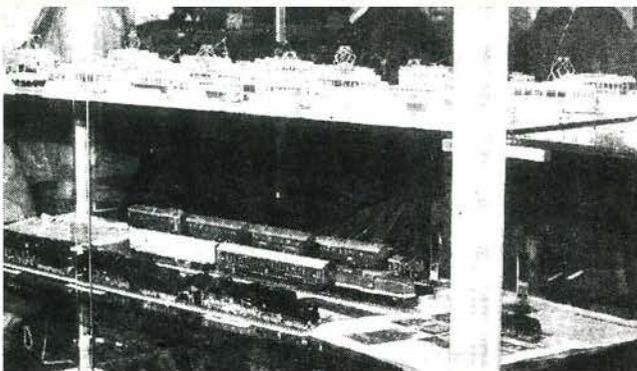
In diesem Jahr möchten wir den Informationsgehalt des „me“ unbedingt weiter erhöhen. Dazu wird die mit diesem Heft erstmals erscheinende „aktuelle

Spalte“ beitragen. Sie ermöglicht es uns, noch drei Wochen nach Redaktionsschluß auf einer halben Druckseite wichtige Informationen über alle Wissensgebiete aufzunehmen, die bei Herausgabe des jeweiligen Heftes erst 14 Tage alt sein werden. Außerdem bemühen wir uns, den Modellbahnteil des „me“ noch interessanter und abwechslungsreicher zu gestalten. Immer wieder schreiben Sie uns, daß besonders Basteltips, Frisuren, Bauanleitungen und Anlagenbeschreibungen gefragt sind. Hierbei bedarf es – wie wiederholt an dieser Stelle gesagt – Ihrer Hilfe. Schreiben Sie uns also bitte, wenn Sie uns dabei unterstützen können.

Zum Schluß noch ein Wort zur Ausstattung und Auflage des „me“. Beides befriedigt weder Sie noch uns! Qualitätspapier auf allen Seiten des Heftes und eine ausreichende Auflage würden Ihnen und uns das Leben leichter und angenehmer machen. Darum werden wir auch künftig kämpfen. Doch dürfen und können wir weder die materiell-technischen noch ökonomischen Realitäten in unserem Land vergessen. Sie setzen derzeit objektive Grenzen. Eine weitere gute Zusammenarbeit auch im Jahre 1990 wünscht sich im Namen des Redaktionsteams

Ihr
Wolf-Dietger Machel

- aktuelle Spalte - aktuelle Spalte - aktuelle Spalte - aktuelle Spalte -



Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel sagen wir allen Freunden im In- und Ausland unseren herzlichen Dank.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner“

„Fahrt frei“ im Abo

Zu den häufigen Anfragen, wie die Zeitung der Eisenbahner „Fahrt frei“ bezogen werden kann, teilen wir mit: Ab sofort ist es wieder möglich, die „Fahrt frei“ beim Postzeitungsvertrieb zu abonnieren. Interessenten geben bitte dort ihre Bestellung auf.

Die „Fahrt frei“ erscheint 14täglich und informiert über das Geschehen bei der DR und anderen Bahnverwaltungen.

Erich Preuß
Redaktion „Fahrt frei“

Modellbahn-Ausstellung in Berlin (West)

Rund 6 000 Interessenten besuchten am 2. und 3. Dezember 1989 die von den Berliner Eisenbahnfreunden e. V. organisierte Modellbahn-Ausstellung im Bahnhofsgebäude von Lichterfelde West. Anlässlich des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Fernbahn Leipzig-Dresden wurden nicht nur zahlreiche H0-Modelle (siehe Foto), sondern auch Teile einer H0-Modulanlage des bereits 1932 gegründeten Modelleisenbahn-Clubs Berlin gezeigt. Erstmals konnten bei der hier seit 1985 um die Weihnachtszeit stattfindenden Ausstellung zahlreiche Freunde aus der DDR begrüßt werden.

Über die Arbeit der Berliner Eisenbahnfreunde e. V. wird im „me“ im Heft 4/90 ausführlich berichtet.
Foto: H. Wengler, Berlin

Hartmut Stange, Dresden

Die Baureihe 01 im Bw Dresden

Einsatz vor 1945

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1936 führte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit dem Henschel-Wegmann-Zug den Schnellverkehr auf der Strecke Dresden-Berlin ein. Zweimal täglich verkehrte der Henschel-Wegmann-Zug zwischen beiden Städten. Für die Bespannung dieses werbeträchtigen Zuges beheimatete das Bw Dresden-Altstadt seit dem 14. Mai 1936 die stromlinienverkleidete Dampflokomotive 61 001. Als Ersatzlokomotiven sollten Lokomotiven der Baureihe 01 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h vorgehalten werden.

Fabrikneu erhielt das Bw Dresden-Altstadt im Juni 1936 deshalb die bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebauten 01 184, 01 185 und 01 186. Um diese Maschinen auch wirtschaftlich einsetzen zu können, wurde für die Baureihe 01 in Dresden ein eigener Schnellzugplan geschaffen. Weitere Lokomotiven dieser Baureihe – meist fabrikneu – kamen hinzu.

Neben dem gelegentlichen Einsatz vor dem Henschel-Wegmann-Zug bespannten die Dresdner 01 auch andere Schnellzüge auf der Relation Dresden-Berlin. Vor Zügen in Richtung Wien oder Budapest liefen die Dresdner Maschinen bis Bodenbach (heute Děčín hl. n.). Ebenso rollten Lokomotiven der Baureihe 01 von Dresden über Görlitz nach Breslau (heute Wrocław/VRP).

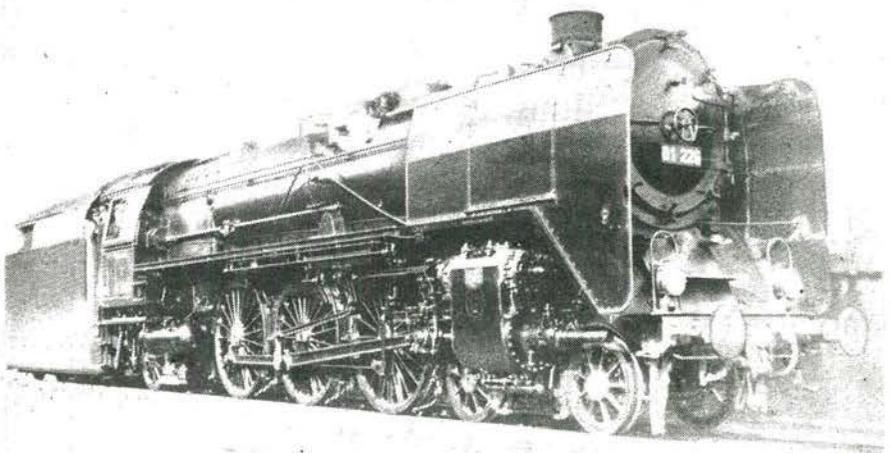
Der von den faschistischen Machthabern am 1. September 1939 angezettelte zweite Weltkrieg beeinflusste den Reiseverkehr erheblich. Viele Schnellzüge entfielen, auch der Henschel-Wegmann-Zug zwischen Dresden und Berlin, Dresdner 01-Lokomotiven waren immer häufiger vor schweren Fronturlaubszügen anzutreffen. Für diese Leistungen wurden dem Bw Dresden-Altstadt 1940 vier fabrikneue leistungsstärkere Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 01¹⁰ zugewiesen. Diese Maschinen zog man aber bereits 1942 wieder ab. An ihre Stelle traten weitere Einheitslokomotiven der Baureihe 01. In den Kriegswirren des Jahres 1944 wurden sämtliche Maschinen dieser Baureihe an westlich gelegene Bahnbetriebswerke abgegeben.

Situation nach 1945

Den noch relativ bescheidenen Schnellzugverkehr der Nachkriegszeit auf der nur eingleisig befahrbaren Strecke Dresden-Berlin bestritt das Bw Dresden-Altstadt anfangs mit Lokomotiven der Baureihe 18⁰ (ehem. sächs. XXHV). Zu Beginn der 50er Jahre wurde der Bestand an Schnellzuglokomotiven in Dresden durch den Zugang der Kohlenstaublokomotiven 07 1001 und 08 1001 erhöht. Als Einzelgänger bei der Deutschen Reichsbahn musterte man sie aber schon 1958 aus.

Im Januar 1954 kam mit der 03 1087 die erste Lokomotive der Baureihe 03¹⁰ zum

1



Bw Dresden-Altstadt. In den folgenden Jahren waren auch 03 1046, 03 1048, 03 1075, 03 1078 und 03 1080 für kurze Zeit in Dresden beheimatet. Der 03¹⁰-Einsatz war im Frühjahr 1959 wieder beendet. Die Maschinen sollten rekonstruiert und anschließend im Bw Stralsund konzentriert werden.

Als Ersatz für die 03¹⁰ erhielt das Bw Dresden-Altstadt die ersten Rekolokomotiven der Baureihe 22 (ehem. BR 39). Im Schnellzugverkehr auf der Strecke Dresden-Berlin wurden diese Maschinen ab 1960 durch Rekolokomotiven der Baureihe 03⁰⁻² verdrängt.

Seit Beginn der 60er Jahre erlebte der Reiseverkehr bei der Deutschen Reichsbahn einen merklichen Aufschwung. Im Oktober 1960 wurde der Städteschnellverkehr zwischen Berlin und den Bezirksstädten eingeführt. Die internationalen Reisezüge von der DDR-Hauptstadt nach Südosteuropa über Bad Schandau gewannen an Bedeutung. Aus diesen Gründen wurde die Strecke Dresden-Berlin nach und nach wieder durchgehend zweigleisig ausgebaut und die Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h heraufgesetzt.

Diesen hohen Anforderungen – hinzu kamen höhere Zuglasten – waren die Lokomotiven der Baureihe 03⁰⁻² auf Dauer nicht gewachsen. Mit der Indienststellung der Neubaudieselloko-

motiven V 180 020 und V 180 021 am 23. April 1964 im Bw Dresden-Pieschen begann zwar der Traktionswechsel, doch diese Triebfahrzeuge hatten noch eine zu geringe Leistung, um schwere Schnellzüge befördern zu können.

Dresden bekommt die Baureihe 01

Seit dem 4. Januar 1967 wurden beginnend mit der 01 114 nach über 20jähriger Pause wieder Lokomotiven der Baureihe 01 für den schweren Schnellzugdienst im Bw Dresden beheimatet. (1967 kam es zur Vereinigung der Bahnbetriebswerke Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Altstadt mit der Bezeichnung

1 1938 wurde die 01 226 von der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut, unter der Fabrik-Nummer 23557 ausgeliefert und im Bw Dresden-Altstadt in Dienst gestellt. Als einzige 01-Einheitslok wurde sie mit einem 2'2'T 34-Stromlinienender ausgerüstet, da sie als Ersatzlok für den Henschel-Wegmann-Zug vorgesehen war. Das Foto zeigt die Lok 1938 im Bw Dresden-Altstadt.

Bw Dresden.) Dresden erhielt mit Ausnahme des kurzen Gastspiels der Rekolokomotive 01 515 bis Dezember 1971 nur Einheitslokomotiven der Baureihe 01⁰⁻². Die Maschinen übernahm man von den Bahnbetriebswerken Magdeburg, Berlin Ostbahnhof und Erfurt. Das Bw Erfurt gab mit den 01 204 und 01 207 die letzten dort vorhandenen Einheitslokomotiven nach Dresden ab. Der 01-Lokbestand des Bw Dresden erreichte schnell acht Maschinen. Daran änderte sich bis zum Ausscheiden der Baureihe 01 im Jahre 1977 relativ wenig. Die 01 liefen anfangs in einem Schnellzugplan gemeinsam mit der Baureihe 03⁰⁻² und verdrängten sie von dort nach und nach in den Reservendienst. Die letzten Dresdner 03 (03 100, 03 121 und 03 151) wurden im Mai 1970 nach Berlin und Cottbus abgegeben. Als 01-Reserve waren später nochmals die 03 243 vom 25. Juli 1973 bis zum 7. Februar 1974 sowie die 03 234 und 03 298 vom 27. März 1975 bis zum 1. Oktober 1975 im Bw Dresden vorhanden.

**Einsatz auf der Strecke
Dresden-Berlin**

Die Hauptleistungen erbrachten die Dresdner 01 während ihrer gesamten Dienstzeit zwischen Dresden und Berlin. Sie teilten sich mit Lokomotiven der gleichen Baureihe des Bw Berlin Ostbahnhof die Bespannung fast aller schnellfahrenden Reisezüge auf dieser Strecke. Aufgrund des zum Ende der 60er Jahre noch eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Golßen (Niederlausitz) und Baruth fuhren anfangs nicht alle Schnellzüge zwischen Dresden und Berlin über Doberlug-Kirchhain. So bespannten Dresdner 01-Lokomotiven während des Winterfahrplanabschnitts 1968/69 den D 57 über Elsterwerda-Senftenberg-Lübbenau nach Berlin und während des Winterfahrplanabschnitts 1969/70 den D 51 Dresden-Berlin über Röderau-Falkenberg-Jüterbog. Über Berlin hinaus waren die Dresdner Maschinen nicht anzutreffen. Internationale Schnellzüge von und nach der Staatsgrenze zur ČSSR mußten generell in Dresden Hbf umgespannt werden. Beschädigte Brücken waren dafür maßgebend, daß die Baureihe 01 auf dem Streckenabschnitt Dresden Hbf-Bad Schandau nach 1945 nicht mehr fahren durfte. Am 29. Juni 1968 konnte zwischen Berlin-Frankfurter Allee und Dresden-Neu-

stadt die erste Containerzugverbindung der Deutschen Reichsbahn eröffnet werden. Anfangs wurden diese Züge oft mit Lokomotiven der Baureihe 01 des Bw Dresden bespannt.

Darüber hinaus zogen die Dresdner 01 auf der Strecke Dresden-Berlin in einigen Fahrplanabschnitten Gex-Züge.

**Einsatz auf der Strecke
Leipzig-Dresden**

Auf dieser Strecke setzte das Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt seit Beginn der 60er Jahre hauptsächlich Lokomotiven der Baureihe 23¹⁰ ein. Die bis 1970 zulässig gewesene Streckengeschwindigkeit von 100 km/h erforderte keine schweren Maschinen.

Die Beheimatung der Baureihe 01 in Dresden seit Januar 1967 ermöglichte es dann doch, mit diesen Lokomotiven auch Züge nach Leipzig zu fahren. Erstmals war das während des Winterfahrplanabschnitts 1968/69 der Fall und betraf die D 134 nach Leipzig sowie D 133 nach Dresden. Im Winterfahrplanabschnitt 1969/70 rollten die Schnellzüge D 286 nach Leipzig sowie D 83 nach Dresden mit Lokomotiven der Baureihe 01 des Bw Dresden.

Auch nach Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Leipzig und Dresden am 31. Mai 1970 gab es für die Dresdner 01 nochmals kurze Einsätze

auf dieser Strecke. So wurde in den Monaten Juli und August 1972 die Saisonleistung D 151/D 150 „Favorit“ nach Leipzig und zurück von der Baureihe 01 übernommen. Während des Winterfahrplanabschnitts 1972/73 fuhr Dresdner Personal freitags und sonntags den D 196 mit der Baureihe 01 nach Leipzig und stellte dort die Maschine ab. Am folgenden Tag übernahm Personal des Bw Leipzig Hbf Süd die Dresdner Maschine und beförderte mit ihr den D 195 nach Dresden. Außerdem waren die im Bw Dresden beheimateten Lokomotiven der Baureihe 01 bis 1976 nahezu regelmäßig vor Messesonderzügen zu sehen.

**Einsatz auf der Strecke
Dresden-Görlitz**

Durch kriegsbedingte Schäden am Viadukt in Demitz-Thumitz durfte die Baureihe 01 aufgrund der zulässigen Metermasse auf dieser Strecke ab 1945 nicht mehr verkehren. Nach Sanierungsarbeiten an diesem Bauwerk wurde seit dem 29. März 1972 der Einsatz der Baureihe 01⁰⁻² durch eine Ausnahmeregelung der Rbd Cottbus mit der Einschränkung genehmigt, daß täglich nur zwei Zugpaare zwischen Dresden und Görlitz mit der Baureihe 01 gefahren werden durften.

Mit Beginn des Sommerfahrplanab-

Tabelle 1 Baureihe 01 im Bahnbetriebswerk Dresden von 1936 bis 1944

Lok-Nr.	Herkunft von	Bw Dresden (von/bis)	Abgang an
01 006	Bw HIP	21. 5. 1942- 8. 6. 1944	Bw Lud
01 069	Bw Off	19. 12. 1941- 6. 12. 1943	Bw HIP
01 141	Bw Hamm	26. 7. 1936-14. 9. 1937	Bw Hamm
01 158	Bw Mg	18. 9. 1936-21. 9. 1937	Bw Mg
01 184	ID	9. 6. 1936-25. 7. 1936	?
	?	14. 9. 1937-18. 3. 1944	?
01 185	ID	18. 6. 1936-30. 4. 1943	?
01 186	ID	18. 6. 1936-28. 7. 1936	?
	?	17. 9. 1937- 5. 4. 1941	?
01 190	Bw Anh	6. 5. 1942- 3. 5. 1944	Bw Lud
01 201	ID	12. 3. 1937- 3. 5. 1944	Bw Hof
01 202	ID	22. 3. 1937- 5. 4. 1944	?
01 204	Bw LeN	22. 4. 1942-30. 4. 1944	?
01 213	Bw Wzb	17. 7. 1942- 8. 5. 1944	Bw Lud
01 216	ID	22. 5. 1937- 2. 5. 1944	Bw Lud
01 217	ID	27. 5. 1937- 2. 5. 1944	Bw Lud
01 226	ID	6. 4. 1938-13. 3. 1944	Bw LeW
01 227	ID	25. 4. 1938-10. 5. 1938	Bw Nnb
01 1088	ID	26. 5. 1940- 11. 1942	Bw Bsg
01 1089	ID	26. 5. 1940- 5. 1942	Bw Bsl
01 1090	ID	26. 5. 1940- 5. 1942	Bw Bsl
01 1091	ID	28. 6. 1940- 4. 1942	Bw Kat

Legende: Anh - Berlin Anhalter Bahnhof, Bsg - Braunschweig, Bsl - Breslau (heute Wrocław/VRP), HIP - Halle P, ID - Indienststellung, Kat - Kattowitz (heute Katowice/VRP), LeN - Leipzig Nord, Lew - Leipzig West, Lud - Ludwigshafen, Mg - Magdeburg, Nnb - Nürnberg, Off - Offenburg, Wzb - Würzburg.

Tabelle 2 Baureihe 01 im Bahnbetriebswerk Dresden seit 1967

Lok-Nr.	Herkunft von	Bw Dresden (von/bis)	Abgang an
01 005	Bw Mg	4. 7. 1968- 1. 11. 1968	Bw Mg
01 016	Bw Mg	5. 2. 1969-18. 5. 1971	Bw Osb
01 036	Bw Mg	13. 7. 1968-22. 11. 1968	Bw Mg
01 050	Bw Osb	18. 4. 1969-27. 4. 1969	Bw Osb
	Bw Osb	7. 5. 1973-20. 2. 1978	z-Park 1)
01 054	Bw Mg	26. 3. 1970-8. 7. 1970	Bw Wbg
01 057	Bw Osb	3. 5. 1968-29. 11. 1975	z-Park 2)
01 066	Bw Mg	16. 4. 1970-20. 2. 1978	z-Park 3)
01 069	Bw Wbg	24. 7. 1975-20. 2. 1978	z-Park 4)
01 089	Bw Mg	11. 7. 1968-13. 7. 1968	Bw Mg
01 114	Bw Osb	4. 1. 1981-15. 5. 1970	Bw Swv
01 118	Bw Osb	8. 2. 1967-30. 5. 1970	Bw Osb
	Bw Osb	3. 2. 1972-27. 3. 1972	Bw Osb
	Bw Osb	27. 5. 1972- 6. 2. 1980	Bw Mg
01 120	Bw Mg	24. 2. 1967-11. 12. 1970	Bw Rh
	Bw Rh	21. 12. 1970-13. 11. 1977	Bw Km
01 137	Bw Osb	16. 6. 1968-29. 5. 1978	Bw Hlb
	Bw Sa	1. 11. 1981-	
01 204	Bw Erf	8. 6. 1967-11. 3. 1980	Bw Sa
	Bw Sa	12. 3. 1981-27. 10. 1981	Bw Wsm
01 207	Bw Erf	19. 1. 1967-20. 2. 1978	z-Park 5)
01 226	Bw Osb	19. 4. 1969-25. 4. 1969	Bw Osb
01 515	Bw Osb	20. 12. 1971- 4. 1. 1972	Bw Osb

- 1) Ausmusterungsantrag genehmigt: 20. 8. 1980; Zerlegebestätigung: 31. 10. 1980 Raw Meiningen
 - 2) Ausmusterungsantrag genehmigt: 22. 6. 1976; Zerlegebestätigung: 1. 9. 1976 Raw Meiningen
 - 3) am 15. 5. 1978 an Chemiewerke Genthin verkauft
 - 4) Ausmusterungsantrag genehmigt: 19. 11. 1980; Zerlegebestätigung: 15. 2. 1981 Raw Meiningen
 - 5) am 1. 12. 1978 verkauft an VEB Wohnungsbaukombinat Gera
- Legende: Erf - Erfurt, Km - Karl-Marx-Stadt, Hlb - Halberstadt, Mg - Magdeburg, Osb - Berlin Ostbahnhof, Rh - Rostock, Sa - Saalfeld, Wbg - Wittenberge, Wsm - Wismar.

schnitts 1972 führten PKP und DR eine neue Schnellzugverbindung von Dresden nach Kraków und zurück als D 2007/D 2006 ein. Diese Züge wurden bis zum 2. Juni 1973 planmäßig durch Dresdner 01 zwischen Dresden-Neustadt und Görlitz bespannt. Im Sommerfahrplanabschnitt 1974 fuhr das Bw Dresden mit den Leerwagenzügen 49503 nach Görlitz und als 58250 zurück nach Dresden auf dieser Strecke nochmals eine Planleistung mit der Baureihe 01. Übrigens waren diese und die Containerzüge nach Berlin die einzigen planmäßigen Güterzugleistungen der Dresdner 01-Maschinen.

Baureihe 01 im Traktionswechsel

Von 1968 bis 1975 reduzierte die Deutsche Reichsbahn den Betriebspark der

Baureihe 01⁰⁻² durch Ausmusterungen um fast die Hälfte. Das betraf in erster Linie Maschinen des Bw Magdeburg. Hier endete der 01-Einsatz im Jahre 1970. Ebenfalls überflüssig wurden die Lokomotiven der Bahnbetriebswerke Berlin Ostbahnhof und Wittenberge, die ihre Leistungen fast nur noch mit der Baureihe 01⁵ fuhren.

Nur die Dresdner Lokomotiven der Baureihe 01 wurden noch weiter voll unterhalten. Der erste Abgang war durch die z-Stellung der 01 057 am 30. November 1975 vollzogen. Aber dafür wurde die im Bw Wittenberge bereits z-gestellte 01 069 nach einer Hauptuntersuchung im Raw Meiningen dem Bw Dresden zugewiesen.

Ohne Reduzierungen seiner 01-Planleistungen fuhr das Bw Dresden weiterhin

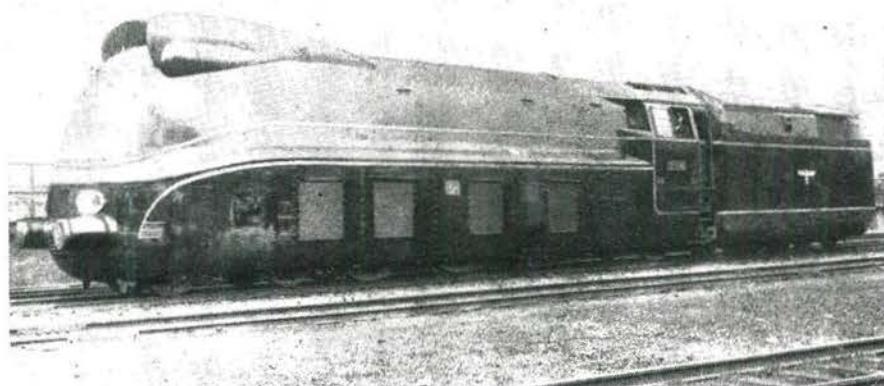
Zügen durch das Bw Dresden sollte es nun nicht mehr kommen. Lediglich vor einigen Sonderzügen für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR waren nochmals die Lokomotiven 01 118 und 01 204 zu sehen.

Noch im Herbst 1977 erhielt die 01 120 ein „Gnadenbrot“ als Weichenheizlok im Bw Karl-Marx-Stadt. Die Lokomotiven 01 066 und 01 207 wurden im Verlaufe des Jahres 1978 als Dampfpender an Industriebetriebe verkauft, und die 01 050 sowie 01 069 waren bis zu ihrem Abtransport ins Raw Meiningen im Jahre 1980 in Dresden-Pieschen abgestellt.

Für drei Dresdner 01-Lokomotiven gab es nochmals Betriebseinsätze in anderen Bahnbetriebswerken. Im Mai 1978 wurde die 01 137 an das Bw Halberstadt abgegeben und bespannte dort bis Ende 1980 einige Personenzüge sowie die Messesonderzüge nach Leipzig. Im Februar 1980 verließ die 01 118 mit eigener Kraft ihr ehemaliges Heimat-Bw Dresden, um vorübergehend Heizzwecken in Magdeburg-Rothensee zu dienen. Die zunächst für Traditionszwecke bestätigte 01 204 kam im März 1980 als Betriebslok zum Bw Saalfeld. Dort wurde sie neben den Lokomotiven 01 114 und 01 118 nochmals im planmäßigen Schnellzug-, Personenzug- und Güterzugdienst eingesetzt. Saalfeld war bis Februar 1981 das letzte Einsatzgebiet der 01-Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn.

Doch zurück zum Bw Dresden. Auch heute ist hier noch eine 01, die Traditionslokomotive 01 137, beheimatet. Viele Dresdner Lokomotivführer, die heute mit den modernen Lokomotiven der Baureihe 243 nach Berlin fahren, haben sich die Aufgabe gestellt, diese Lok zu pflegen und zu erhalten. Sie wollen damit die Erinnerung wachhalten an die schönen, aber auch schweren Jahre mit der 01, an den Höhepunkt der Dampflokzeit im Bahnbetriebswerk Dresden.

2



2 Von ursprünglich 205 bestellten Lokomotiven der Baureihe 01⁰ wurden durch den Beginn des zweiten Weltkriegs nur 55 Maschinen von der Berliner Maschinenbau AG in den Jahren 1939/40 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert. Das Foto zeigt die 01 1088 im Jahre 1940 in ihrem Heimat Bw Dresden-Altstadt. Nach 1945 befand sich keine Maschine dieser Baureihe auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn.

bis zur Einstellung des Dampfbetriebs zum Ende des Sommerfahrplans 1977. Eine Ablösung der Baureihe 01 im schweren Schnellzugdienst auf der Strecke Berlin–Dresden durch Diesellokomotiven war erst mit der verstärkten Lieferung von Triebfahrzeugen der Baureihe 132 möglich. Bereits seit Juni 1977 besetzte Personal des Bw Dresden eine Lokomotive der Baureihe 132 vom Bw Berlin Ostbahnhof und fuhr damit Saisonleistungen in Richtung Berlin. Am Samstag, dem 24. September 1977, konnte der Traktionswechsel vollzogen werden. Die 01 204 verließ mit dem D 1076 letztmalig den Dresdner Hauptbahnhof planmäßig in Richtung Berlin und kam in den Morgenstunden des 25. September mit einem Leerreisezug zurück. Dieser Sonntag wurde zum Abschiedsfest von der Baureihe 01 im Bw Dresden. Höhepunkt war die schon oft beschriebene Lokparade vor dem Schuppen I des ehemaligen Bw Dresden-Altstadt mit dem gemeinsamen Abschiedspff.

In den Morgenstunden des 26. September 1977 wurden alle 01 konserviert abgestellt. Zu Einsätzen vor planmäßigen

Anmerkung
Das neue Loknummernschema der EDV-Bezeichnung seit 1970 blieb aus Gründen der Übersichtlichkeit unberücksichtigt.

- Quellenangaben**
- (1) Gottwaldt, A. B.: Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug, Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1979
 - (2) Konzelmann, P.: Die Baureihe 01.10, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1982
 - (3) Müller, W.: Die Baureihe 01, Einsatz und Beheimatungen im Magdeburger Raum, Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, 1982
 - (4) Tagebuchaufzeichnungen der Lokomotivführer Gebhardt, F. und Guder, H.-J., Dresden
 - (5) Unterlagen der Verwaltung für die Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion Dresden
 - (6) Verschiedene Betriebsbuchauszüge, Baureihe 01
 - (7) Weisbrod, M., Petznick, W.: Baureihe 01, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979
 - (8) Wenzel, H.: Die Baureihe 01, Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg 1977

Fotos: Lokomotivbildarchiv der Bibliothek der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden

Tabelle 3 Planmäßiger Bedarf an Lokomotiven der Baureihe 01 für den Regeldienst/Sonderdienst im Bahnbetriebswerk Dresden

Fahrplanabschnitt	Tfz	Fahrplanabschnitt	Tfz
1967	3/0	1972/73	3/1
1967/68	3/1	1973	3/1
1968	4/1	1973/74	2/1
1968/69	4/1	1974	3/1
1969	4/1	1974/75	2/1
1969/70	4/1	1975	3/1
1970	2/1	1975/76	2/1
1970/71	2/1	1976	3/1
1971	2/1	1976/77	2/1
1971/72	2/1	1977	3/1
1972	4/1		

Frank Bellin (DMV), Berlin

Fontane und die Eisenbahn

Tand ist das Gebilde von Menschenhand

Nicht jeder wird, wenn er den Ortsnamen Neuruppin hört, gleich aufhören. Nicht jeder wird wissen, daß diese nordwestlich von Berlin gelegene Stadt der Geburtsort mehrerer berühmter Männer ist. Und nicht jeder wird wissen, daß zu diesen der Dichter Theodor Fontane zählt, dessen Geburtstag sich am 30. Dezember 1889 zum 170. Male jährt.

Aber jeder der Neuruppin kennt wird wissen, daß am Ende der Hauptverkehrsstraße ein Fontane-Denkmal steht. Es wurde vom Neuruppiner Bildhauer Max Wiese 1905 geschaffen und zeigt Fontane, wie er sich auf einer Bank von einer seiner vielen Wanderungen ausruht, die er in seinen Büchern „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ so trefflich zu beschreiben verstand.

Aber auch nicht jeder wird wissen, daß Fontane in anderen Veröffentlichungen seine mehrmaligen und längeren Reisen und Wanderungen durch England und Schottland beschrieben hat. Und so nimmt es nicht Wunder, wenn Fontane, dessen Herz immer dem Modernen, dem Neuen zugetan war, angeregt wurde, auch ein aktuelles Ereignis, das sich vor 110 Jahren in Schottland abspielte und das damals weites Aufsehen erregte, dichterisch bearbeitete. Schon 13 Tage danach erschien in der Wochenschrift „Die Gegenwart“ seine Ballade:

Die Brücke am Tay

„Wann treffen wir drei wieder zusamm?“
 „Um die siebente Stund, am Brückendamm.“
 „Am Mittelpfeiler.“
 „Ich lösche die Flamm.“
 „Ich mit.“
 „Ich komme vom Norden her.“
 „Und ich vom Süden.“
 „Und ich vom Meer.“
 „Hei, das gibt einen Ringelreihn,
 Und die Brücke muß in den Grund hinein.“
 „Und der Zug, der in die Brücke tritt
 Um die siebente Stund?“
 „Ei, der muß mit.“
 „Muß mit.“
 „Tand, Tand.
 Ist das Gebilde von Menschenhand!“

Wie Fontane selbst in einem Brief schrieb, hat er mit diesem Gedicht eine „Art Sensation gemacht“, hat der doch als Quelle nicht mehr, wie üblich, die Volksüberlieferung oder das Geschichtsbuch, vielmehr die aufsehenerregenden Zeitungsnotizen über eine Verkehrskatastrophe benutzt. Und spätestens hier klärt sich die Frage, die sich bisher vielleicht manch einer gestellt haben mag, weshalb sich unsere Zeitschrift mit Theodor Fontane beschäftigt. Möglicherweise hätte ohne Fontanes Zutun sonst von dem damaligen Unglück heute niemand mehr außerhalb Schottlands Kenntnis. Einen Überblick über den Ort des Geschehens vermittelt uns ein Lexikon. Der Tay entspringt aus dem Grampian Mountains, ist mit 193 km der längste schottische Fluß und mündet durch den bei Dundee überbrückten Firth of Tay östlich von Perth in die Nordsee.



Versucht man nun in Archiven jene Zeitungsnotizen aufzustöbern, stößt man zunächst auf recht unterschiedliche Meldungen. So schreibt die „Allgemeine Zeitung“, Augsburg, am 29. Dezember 1879: „Durch einen außerordentlich heftigen Sturm wurde ein Teil der über den Firth of Tay führenden Brücke zerstört, während der Personenzug von Edinburgh nach Dundee gestern abend 7 1/4 Uhr die Brücke passierte. Der Zug stürzte in den Fluß, man fürchtet, daß sämtliche Passagiere (über 200) ihren Tod in den Wellen gefunden haben. Ein nach der Unglücksstelle abgegangenes Dampfboot ist noch nicht zurückgekehrt.“

Zwei Tage später meldet die Allgemeine Zeitung, daß 90 Personen umgekommen sind und niemand gerettet wurde. Allerdings ist in der „Volkszeitung – Organ für jedermann aus dem Volke“ noch am 1. Januar 1880 zu lesen, daß 300 Reisende und 6 Beamte, die mit

dem Zug, der aus der Lokomotive, vier Wagen III., einem I. und einem II. Klasse sowie einem Bremswagen bestand, durch den Einsturz der Brücke verunglückten. Und kurz darauf wird in dieser Volkszeitung sogar ein Augenzeugen zitiert. Offensichtlich hat Fontane diesen Bericht gelesen, denn er zieht sich wie ein roter Faden durch seine Ballade. Gekürzt wiedergegeben ging es um folgendes: Den wütenden Orkan vom Fenster seines Hauses beobachtend und während Wolkenfetzen vor dem Mondlicht dahinfliegen, sah er instinktmäßig zur Uhr, um festzustellen, daß der Edinburgher Zug fällig sei. Im selben Augenblick konnte man die sich langsam bewegenden Lampen vor dem Signalhäuschen an der Südseite sehen und verfolgen, daß der Zug auf die Brücke fuhr. Aber dem Auge schien es, als ob gleichzeitig mit der Fahrt des Zuges auf den Hauptteil der Brücke ein

Dieses Brückenbauwerk über den Tay wurde berühmt und sorgte für Schlagzeilen in der Presse zu einer Zeit, als die Eisenbahn bereits weltweit das „Verkehrsmittel Nr. 1“ darstellte.

Foto: Sammlung Verfasser

Komet mit feurigem Schweife von der Lokomotive gewaltsam in die Dunkelheit geschleudert worden wäre, bis er in dem stürmischen Gewässer erstickt wurde. Dann herrschte absolute Finsternis. – Die entsprechenden Zeilen im Gedicht lauten:

„Ich komme, trotz Nacht und Sturmesflut,
 Ich, der Edinburgher Zug.“ (Und wie man am anderen Ufer bereits seinen Schein sehen kann weiter:
 „Denn wütender wurde der Winde Spiel,
 Und jetzt, als ob Feuer vom Himmel fiel,
 Erglüh es in niederschließender Pracht
 Überm Wasser unten ... Und wieder ist Nacht.“

Der Mann am Fenster, also jener Augenzeuge, eilte hinaus über das „Magdalenengreen“ auf der Nordseite, klet-

terte in dieses Signalhäuschen und erfuhr dort, daß der Zug seine Station nicht erreicht hatte.

Der Hergang

Was war nun tatsächlich passiert, und welche Vorgeschichte hatte diese von einem bis dahin nie gekannten Ausmaß gekennzeichnete Katastrophe? Vor einiger Zeit war der Stadtarchivar von Dundee, Mr. Taylor, so freundlich und half uns das Dunkel zu lichten. Bereits 1854 äußerte Thomas Bouch – ein junger Mann – den damals phantastischen Gedanken, eine Brücke über den Tay zu bauen. Gemeinsam mit dem Stadtsyndikus von Dundee Thomas Thornton brachte er 1864 und 1866 zwei Gesetzesvorlagen ein, aber erst eine dritte, geänderte erhielt am 15. Juli 1870 die königliche Genehmigung. Nach sechs-jähriger Bauzeit wurde die Brücke am 31. Mai 1878 offiziell eröffnet.

Im Juni 1879 reiste die Königin Viktoria über dieses „Wunderwerk der Ingenieurkunst“ zu ihrem Landsitz nach Balmoral. Und noch im gleichen Monat wurde Thomas Bouch, der die Brücke für die „North British Railway Company“ entworfen hatte, zum Ritter geschlagen.

Die 3214 m lange Brücke bestand aus 85 Bogen und kostete insgesamt 350 000 Pfund. Sie hatte nur ein Gleis erhalten, und ihr Äußeres wirkte fast zerbrechlich.

Ungefähr 18 Monate später, am 28. Dezember 1879, stürzten die großen Träger während eines schrecklichen Sturms ein, und etwa 75 Passagiere und Bahnangestellte, die sich in dem Zug befanden, der die Brücke überquerte, kamen ums Leben. Eine offenbar auch

heute noch nur geschätzte Zahl, denn Suchboote und Taucher fanden zwar, Korrespondentenberichten zufolge, „die Lokomotive und drei Waggon, jedoch keine Leiche.“

Ein Untersuchungsgericht, dem u. a. der Inspektionsoffizier der Eisenbahn W. H. Barlow, dem späteren Erbauer einer neuen Brücke, angehörte, stellte bei der Prüfung fest, daß die Träger der Brücke mit dem Zug nach Osten gefallen waren, wobei sich offensichtlich die beiden letzten Wagen des Zuges durch die Heftigkeit des Sturms überschlagen hatten. Die Gußeisensäulen waren abgebrochen, weil sich die Verbindungsbolzen in den Löchern verbogen hatten, obgleich die Halterungen nicht gebohrt worden waren, sondern durch angesessene Ösen führten. Die Beweise zeigten, daß die in der Gießerei Wormit hergestellte Struktureisenkonstruktion aufgrund von Unerfahrenheit, Nachlässigkeit, schlechter Ausführung und mangelnder Aufsicht von ungenügender Qualität war. Außerdem wußte Bouch, der für all das verantwortlich war, wie auch für die folgende Unterhaltung der Brücke, sehr wenig von dem was dort vor sich ging. Wie ja häufig in solchen Fällen hat hier ganz sicher die Profitgier der Hersteller über der Sicherheit gestanden. Und so wunderte es niemanden, wenn seinerzeit viele Bouch beschuldigten, allein für das Mißgeschick verantwortlich zu sein. Dies wiederum hatte damals möglicherweise einen anderen Dichter, Max Eyth, angeregt, das Unglück mit verändertem Namen in seiner Erzählung „Berufstragik“ in dem 1899 herausgegebenen Sammelband „Hinter Pflug und Schraubstock“ ebenfalls spannend

wiedertzugeben. Ob Eyth selbst Augenzeuge der Katastrophe war und er möglicherweise der in den Zeitungen zitierte ist, steht nicht fest. Jedenfalls erschien schon einige Tage später, am 17. Januar 1880, ein durchaus brisanter Bericht in der Leipziger „Illustrierten Zeitung“: Sie zitiert den preußischen Baumeister Piossek, der 1873 nach Besichtigung der damaligen Baustelle schon zu dem Ergebnis kam, daß man bis an die äußerste Grenze der Belastbarkeit des Baumaterials gegangen sei.

Der Neubau

Nachdem 1881 dann einige neue Klau-seln aufgestellt worden waren, wurde das North British Railway New Tay Viaduct Bill (eine Gesetzesvorlage für einen neuen Viadukt über den Tay) angenommen. 1882 begannen dann die Bauarbeiten für die neue Brücke. Sie erforderte 640 000 Pfund und wurde im Juni 1887 für den Verkehr freigegeben. Die mit der alten Brücke verunglückte Lokomotive Nr. 224 war zwischenzeitlich gehoben worden. Nach deren Instandsetzung zog sie symbolisch den ersten Zug über die neue Brücke, und sie versah noch bis ins 20. Jahrhundert hinein ihren Dienst. Seitdem verkehrt die Eisenbahn regelmäßig über die Tay-Brücke. 1966 kam sogar eine Straßenbrücke über den Tay hinzu.

Heute haben Fontanes Worte, die zu den unvergänglichen Denkmälern seiner Alterslyrik gehören, mehr einen dichterischen Wert. Damals ließ er die Hexen aus Shakespeares Macbeth ihr „Tand, Tand ...“ schreien und deutete an, daß vieles, was von Menschenhand geschaffen wurde, nur Scheinwert hatte.

100 Jahre Oebisfelde – Salzwedel

Dieses Jubiläum wurde am 1. November 1989 begangen. In den vergangenen Jahren nahm auf dieser Strecke der Güterzugverkehr enorm zu. Durch Elektrifizierungs- und Baumaßnahmen der Hauptstrecken wurde ein Höchstmaß an Zugfahrten erreicht. Auf dieser Nebenstrecke sind die einst legendären Dampf-loks der BR 41, 50, 52 und 64 längst verschwunden. Neben LVT sind vorwiegend Loks der BR 110, 112 (sehr selten auch noch 120), 118 und 119 im Einsatz. Anlässlich dieses Streckenjubiläums fuhr kürzlich ein klei-



ner Sonderzug (das betrifft keineswegs die Länge des Zuges) der Solidarität von Oebisfelde nach Salzwedel, bespannt mit

der Dampflok 52 8132-4 aus dem Bw Oebisfelde.
Text und Foto:
B. Habermann, Salzwedel

Fahrscheine überall gültig

Bereits seit 1. Oktober 1989 sind die Fahrscheine im städtischen Nahverkehr für Bus und Straßenbahn, S-Bahn und U-Bahn in der DDR universell verwendbar. Künftig kann also jeder Fahrschein, gleich wo er in der DDR erworben wurde, allorts benutzt werden.

Die Preise für Einzelfahrscheine oder Sammelkarten bleiben unverändert. Im Falle von Abweichungen angesichts lokal unterschiedlicher Tarife empfiehlt es sich, Fahrscheine verschiedenen Wertes zur Hand zu haben. Was lange währt, wird endlich gut.
me

Obus in Hoyerswerda

Am 6. Oktober 1989 wurde in Hoyerswerda ein neuer Obusbetrieb eröffnet. Dabei handelte es sich um ein Ereignis, das es in der DDR 38 Jahre nicht mehr gegeben hatte. In der rund 77 000 Einwohner zählenden Kreisstadt wird der Obus als ein umweltfreundliches und energie günstiges Nahverkehrsmittel künftig die Hauptlast des Personenverkehrs tragen. Bereits Anfang der 80er Jahre stellten Experten des Zentralen Forschungsinstituts des Verkehrswesens (ZFIV) fest, daß der Stadtverkehr in Hoyerswerda ökonomischer mit Obussen betrieben werden kann. Einer vom Generaldirektor des Gaskombinats Schwarze Pumpe geleiteten territorialen Interessengemeinschaft „Obus Hoyerswerda“ gelang es mit Hilfe von Institutionen des Verkehrswesens, der örtlichen Organe und zahlreicher Betriebe des Territoriums, innerhalb kurzer Zeit den ersten Bauabschnitt eines künftigen Obusnetzes fertigzustellen. Zunächst wurde ein Teil der bis-



Am 27. September 1989, wenige Tage vor Aufnahme des Obusverkehrs in Hoyerswerda, wurde die (noch stromlose) Fahrleitung justiert. Dabei leisteten die Stromabnehmer vom Potsdamer Obus 951 wertvolle Dienste. Hinter dem von einer Dieselmotormaschine gezogenen Obus ist der Fahrleitungsmontagewagen zu erkennen. Foto: G. Paul, Hoyerswerda

herigen Kraftomnibuslinie A Industriegelände (Kraftverkehr) – Ehrenhain (Elsterbrücke) für das neue Verkehrsmittel ausgebaut. Dafür mußten 4,2 km zweispurige und 2,7 km einspurige Fahrleitungen montiert und der Wendeschleifenbereich am Ehrenhain gebaut werden. Außerdem waren 345 Maste aufzustellen und 18,5 km Speisekabel zu verlegen. Das erste Gleichrichterunterwerk versorgt die Obusstrecke mit Strom. Hinzu kamen umfangreiche Arbeiten, um die

Fahrzeuginstandhaltung auf dem Verkehrshof des Kraftverkehrs zu ermöglichen. So entstanden zwei Instandsetzungsgruben und eine Fahrleitungswerkstatt. Der erste W 50-Turmwagen traf bereits am 13. April 1989 in Hoyerswerda ein. Am 20. September 1989 folgte für Einweisungs- und Probefahrten der Ikarus-Gelenkbus 951 aus Potsdam. (Dieses Fahrzeug blieb bis Anfang Dezember 1989 in Hoyerswerda und wurde auch für den Linienverkehr genutzt.) Am 2. und

3. Oktober 1989 kamen die ersten vier neuen Ikarus-Gelenkbusse des Typs 280.92 aus der Republik Ungarn auf dem Straßenwege nach Hoyerswerda. Sie erhielten die Nummern 7625702, 7625710, 7625727 und 7625735.

Am 8. Oktober 1989 wurde der offizielle Linienverkehr im 20-Minuten-Abstand aufgenommen. Noch ist auf der Linie A ein gebrochener Verkehr (Obus/Kraftomnibus) notwendig. Derzeit wird die Strecke zum Wohngebiet Seidewinkel mit Fahrleitungsanlagen ausgerüstet. Dieser 3,6 km lange Abschnitt soll in diesem Jahr fertiggestellt werden. Dann ist die Linie D, Seidewinkel-Industriegelände, durchgehend mit Obussen befahrbar. Außerdem sind weitere Strecken in die Altstadt und nach Kühnigt auf Obusbetrieb umzustellen. Insgesamt sind in Hoyerswerda vier Obuslinien geplant. Dafür werden nicht nur zahlreiche Busse, sondern auch zwei weitere Unterwerke erforderlich sein.

U. Thomsch, Cottbus

KT4D- Dreifachtraktion auch in Cottbus

Mit Beginn des Winterfahrplanabschnitts 1989/90 am 2. Oktober 1989 begann der Dreifachtraktionsbetrieb auf der Cottbuser Straßenbahnlinie 4 Schmellwitz-Zielona-Gora-Straße. Diese Betriebsart wurde bis dahin nur in Erfurt angewendet. Damit konnte auf der 9,4 km langen und stark frequentierten Linie das Platzangebot pro Zug von 388 auf 582 Plätze ohne zusätzliche Arbeitskräfte erhöht wer-

den. Im Vorfeld dessen war Ende 1987 damit begonnen worden, die Haltestellenbereiche auf 60 m zu verlängern, die Gleisanlagen zu erweitern, die Fahrzeuge und Lichtsignalanlagen der Dreifachtraktion anzupassen und das Fahr- sowie Instandhaltungspersonal zu schulen. Unter anderem mußten 16 Bahnsteige an Haltestellen verlängert und 50 Fahrzeuge nachgerüstet werden. Die Dreifachtraktionszüge verkehren von montags bis freitags jeweils zwischen 4.30 Uhr und 19.00 Uhr. Im Abend- und Wochenendverkehr fahren weiter-

hin KT4D-Doppeltraktionen.
U. Thomsch, Cottbus

Länge	17 680 mm
Breite	2 500 mm
Höhe über Stromabnehmer	3 410 mm
Masse	15 900 kg
Leistung	2x 100 kW/ 600 V, 1520 U/min
Stehplätze	44
Sitzplätze	106
v _{max}	65 km/h
max. Beschleunigung	2,5 ms ⁻²

15 Tr in Eberswalde

In der Nacht vom 23. zum 24. Juli 1989 traf in Eberswalde ein Testobus des Škoda-Typs 15 Tr (Fabrik-Nr. 10872/1989) ein. Am 28. Juli 1989 wurde das Fahrzeug ohne Nummer zu einem dreimontigen Probefahrt in Betrieb genommen. Hier die technischen Daten des Gelenkbusse:

Derzeit verkehren Busse dieses Typs in Ústí nad Labem (38), Hradec Králové (5), Gottwaldov (2), Prešov (5), Banská Bystrica (1), Plzeň (1) und Tallinn (UdSSR) (10).

M. Schindler, Dresden

Altbaufahrzeuge aufs Abstellgleis

„Letzter Einsatztag“ – so hieß es am 5. November 1989 für die Fahrzeugtypen A I, A II und A II U der Berliner U-Bahn. Mit der schrittweisen Inbetriebnahme von 52 Doppeltriebwagen des Typs GI/1 aus dem KLEW Hennigsdorf (Baureihe 135.9) konnten die Altbaufahrzeuge der Linie A in den Ruhestand treten. Parallel dazu wurden bereits zuvor etliche Altbaufahrzeuge für den Fahrdienst entbehrlich. Einige der alten U-Bahn-Wagen bleiben jedoch für Rangier-

zwecke bzw. als betriebsfähige Technikenkmäler erhalten. Noch einmal rollten am 5. November 1989 drei Altbauzüge mit den Fahrzeugtypen A I/A I U, A II und A II U zwischen Pankow und Otto-Grotewohl-Straße. Sie waren ebenso wie der 100. Wagen des Typs GI/1 festlich geschmückt. Gegen 16 Uhr verschwanden die z. T. 70-jährigen Veteranen in den Abstellanlagen. Das Foto zeigt einen Altbauzug am 5. November im U-Bahnhof Dimitroffstraße.

Text und Foto:
M. Reimer, Berlin



Für U-Bahn-Fotos keine Genehmigung mehr
Das Fotografieren bei der U-Bahn ist jetzt von den der Öffentlichkeit zugänglichen Stellen ohne Genehmigung erlaubt!
me