

10  
84

transpress

# modell eisenbahner

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

BR 64  
Vorbild und Modell



**Elektrifizierung  
wird weiter beschleunigt**

Die Elektrifizierungsarbeiten bei der Deutschen Reichsbahn gehen zügig voran. Als energieoptimale Traktion garantiert der elektrische Betrieb auf stark belasteten Hauptbahnen eine rationellere Betriebsführung. Während von 1981 bis 1983 377 Kilometer Strecke elektrifiziert wurden, sollen

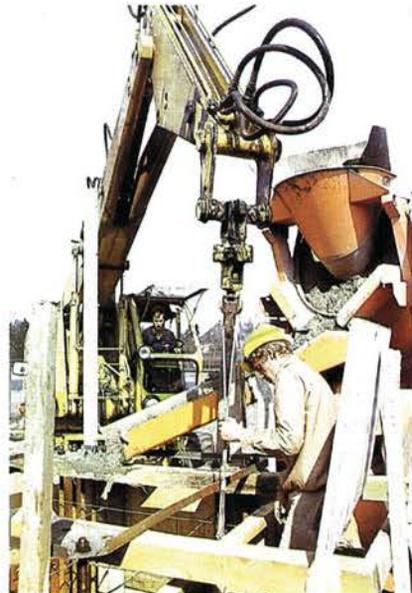
im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik 223 km hinzukommen. Eine Leistung, die an alle beteiligten Eisenbahner und Kooperationspartner hohe Ansprüche stellt. Vor einigen Tagen wurden die Abschnitte Magdeburg-Stendal und Berlin-Schöneeweide-Berlin-Lichtenberg planmäßig an das elektrifizierte Netz angeschlossen. Mitte Dezember 1984 werden die Elloks bis Waren (Müritz) fahren. Zusätzlich ist ebenfalls Ende des Jahres die Übergabe der Strecke Biesdorfer Kreuz-Birkenwerder vorgesehen. Den technologischen Ablauf der Elektrifizierung zeigen die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos.

- 1 Bevor das Fundament gegossen oder gesetzt wird, sind entsprechende Bohrungen erforderlich. Dafür steht eine spezielle Technik zur Verfügung.
- 2 Nach Aufstellung eines Holzgerüsts ist das Gießen des Fundaments möglich. Betonmischzüge sichern dabei eine effektive Arbeit (siehe auch „me“ 3/83, S. 3).
- 3 Je nach Bodenbeschaffenheit können als Fundamente auch Fertigteile verwendet werden.
- 4 Danach erfolgt das Setzen der Fahrleitungsmaste.
- 5 Jetzt kann die Montage der Fahrleitung erfolgen. Dabei bewähren sich die im Raw Stendal gebauten Fahrleitungsmontagewagen (siehe auch „me“ 11/83, S. 24).

Fotos: 1 bis 3 und 5: I. Migura, Berlin;  
4: E.-P. Dargel, Berlin



4



5



3



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
33. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>aktuell</b>	Moderne Technik bei der Eisenbahn	2
<b>forum</b>	Leser meinen, schreiben und fragen DMV teilt mit/Anzeigen	3 34/36
<b>literatur</b>	Rezensionen	33
<b>eisenbahn</b>		
<b>aktuell</b>	Neue Ellok in Betriebserprobung Bghw-Wagen werden rekonstruiert	4 5
<b>kurzmeldungen</b>	Lokeinsätze/DDR	11/18
<b>mosaik</b>	Baureihe 64	12
<b>historie</b>	Erinnerungen an die Trusebahn	14
<b>international</b>	BR 12 der BDŽ	16
<b>poster</b>	Lok 64 007	10

**nahverkehr**

<b>kurzmeldungen</b>	Straßenbahnen im Gespräch	6
<b>aktuell</b>	Neue Škoda-Obusse in der DDR	8

**modellbahn**

<b>tips</b>	BR 64 in H0 verbessert	19
<b>mosaik</b>	Güterwagen deutscher Eisenbahnen Das gute Beispiel	22 30
<b>anlage</b>	Gemeinschaftsanlage der AG Göhren	26
<b>aktuell</b>	Auf der Herbstmesse notiert Trieb- und Steuerwagen von PIKO	29 32
<b>international</b>	Gebäudemodelle aus Riga	28

**Titelbild**

Mehr und mehr nähert sich der Fahrdrabt der Ostseeküste. 1985 wird der elektrische Zugbetrieb bis Rostock eröffnet. Dagegen gehören die Elloks im Raum Weißenfels schon viele Jahre zum täglichen Bild. Dieses Foto vom D 756 Leipzig—Eisenach entstand Ende April 1983 an der Blockstelle Burgwerben bei Weißenfels.

Foto: B. Sprang, 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: 14. 9. 1984  
Geplante Auslieferung: 18. 10. 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.

## Hoher Leistungsanstieg mit moderner Technik

Wie alle anderen Zweige unserer Volkswirtschaft, hat das Verkehrswesen der DDR in den zurückliegenden 35 Jahren eine enorme Entwicklung erfahren. Mit der ständig steigenden Produktion wuchsen und wachsen auch die Transportbedürfnisse von Jahr zu Jahr, hervorgerufen durch die zunehmende Verflechtung von Transportprozeß und volkswirtschaftlichem Reproduktionsprozeß.

Diese Entwicklung ging in den letzten fünf Jahren besonders rasch vonstatten. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ergab sich daher folgerichtig die Förderung, den Anteil der Transporte am Produktionsprozeß weiter zu senken. Zum anderen mußte die Arbeitsteilung der Verkehrsträger optimaler organisiert werden.

Das auf dem X. Parteitag der SED beschlossene kontinuierliche Leistungswachstum der Volkswirtschaft erfordert als Schwerpunktaufgabe, sämtliche Transportprozesse zu intensivieren. Es geht also darum, die Transportentfernungen so gering wie möglich zu halten und mit einem Minimum an Energie zu realisieren.

Dabei nimmt die Eisenbahn als energiegunstiges Massentransportmittel und größter volkseigener Betrieb bekanntlich eine hervorragende Stellung ein.

Hochproduktive Transporttechnologien sind zur Erhöhung des Leistungsanteils der Eisenbahn notwendig. Eine hohe Verfügbarkeit des Fahrzeugparks, der sorgsame Umgang mit Material und Grundfonds, aber auch der Einsatz von Mikroelektronik und Robotertechnik sind dazu Voraussetzung. Die Bemühungen der Eisenbahner, diese Forderungen zu erfüllen, haben bereits Früchte getragen. Während die Deutsche Reichsbahn 1980 311,6 Mill. t Güter transportierte und dabei 56 395 Mill. tkm leistete, waren es 1983 325,6 Mill. t und 54 884 Mill. tkm.

Das wichtigste Rationalisierungsmittel bei der Eisenbahn ist und bleibt die

Elektrifizierung. Noch einmal sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß die E-Traktion gegenüber der Dieseltraktion ein Drittel weniger Energie, die aus einheimischer Braunkohle entsteht, benötigt. In wenigen Wochen, am Ende dieses Jahres, werden 15 Prozent des gesamten Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn unter dem Draht sein. Eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, daß 1981 86 km elektrifiziert wurden und es in diesem Jahr 223 km sein werden. Die Elektrifizierung stark belasteter Hauptstrecken wird auch in den nächsten Jahren fortgesetzt und noch weiter beschleunigt. 260 km kommen im nächsten Jahr hinzu. Der Anteil des elektrischen Zugbetriebes wird dann von derzeit 33 % auf 37 % ansteigen.

Einen festen Platz haben sich im Verkehrswesen Mikroelektronik und Robotertechnik erobert. Und das auch bei der Deutschen Reichsbahn: In nur fünf Jahren wurde ein umfangreiches Programm zur grundsätzlichen Modernisierung des Fahrkartenverkaufs wirksam. Ende 1984 werden auf rund 200 Bahnhöfen, wo mehr als 500 Fahrkarten pro Tag verkauft werden, insgesamt 600 mikrorechnergesteuerte Schalterverkaufsgeräte vorhanden sein. Dadurch wird für die Fahrkartenverkäufer die Arbeit beträchtlich erleichtert. Für die Reisenden entstehen wesentlich kürzere Wartezeiten. Inzwischen ist die erste rechnergestützte Dispatcherzentrale zur Leitung und Überwachung des Eisenbahnbetriebes übergeben worden. Auf Farb bildgeräten überwachen nur zwei Dispatcher einen 280 km langen Streckenabschnitt. Das Fazit: beträchtliche Reduzierung der Verspätungen und der überflüssigen Halte, aber vor allem die Senkung des Energieverbrauchs. Die Streckendurchlaßfähigkeit wurde erhöht. Schritt für Schritt wird dieses Dispatchersystem erweitert.

Ebenso wichtig ist die Einführung der Robotertechnik. Werk tätige von körperlich schwerer und gefährlicher Arbeit zu entbinden, ist dabei das Hauptanliegen. Roboter steuern inzwischen die Kalientladung im Überseehafen Wismar. Auf einigen Rangierbahnhöfen sind Roboterkomplexe zur mikrorechnergesteuerten Gleisbremsung eingesetzt. Hemmschuhleger wurden überflüssig. Neu sind auch durch Roboter gesteuerte Elektroschlepper. Seit einiger Zeit erleichtern und beschleunigen sie den Stückgutumschlag auf dem Berliner Ostgüterbahnhof. Durch Inbetriebnahme eines Schweißroboters konnte der Neubau von Güterwagen im Raw „Einheit“ Leipzig gesteigert werden.

Nach wie vor kommt der Eisenbahn auch im Personenverkehr eine besondere Bedeutung zu. Das betrifft den Nah-, als auch Fernverkehr. Beides wird künftig weiter ausgebaut, wobei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu verbessern sind. Neue leistungsfähige Reiseverkehrsanlagen haben zur spürbaren Verbesserung des Reiseverkehrs in der Hauptstadt der DDR, Berlin, geführt. Auf den Bahnhöfen Berlin-Lichtenberg und Flughafen Berlin-Schönefeld kann sich ein jeder davon überzeugen. Eine größere Anzahl von Reisezugwagen, die das Raw Halberstadt für die DR baut, machen das Reisen angenehmer. Die Lieferung neuer Speisewagen und Doppelstockwagen steht unmittelbar bevor.

Große Aufgaben muß auch der Städtische Nahverkehr übernehmen. Dabei hat der Ausbau elektrisch betriebener Nahverkehrsmittel einen hohen Stellenwert.

Bestehende Straßenbahnnetze werden erweitert. Gleiches trifft für den Obus zu. Natürlich müssen Bauvorhaben volkswirtschaftlich gerechtfertigt sein, und unsere Kapazitäten müssen das ermöglichen. Wo sich eine größere Investition zur Einrichtung fahrdrahtgebundener Nahverkehrsmittel nicht nach angemessener Zeit amortisieren kann, wird der Kraftomnibus weiterhin fahren. Das wird in verschiedenen Klein- und Mittelstädten der Fall sein.

In unserem Land gibt es rund 640 Stadtbuslinien, 170 Straßenbahnlinien, sechs Obuslinien und zwei U-Bahnlinien. Hinzu kommen die Berliner S-Bahn und die Schnellbahnen in Leipzig, Halle (Saale), Dresden, Magdeburg, Rostock und Erfurt. Durchschnittlich 11,3 Millionen Personen werden am Tag von Nahverkehrsmitteln befördert. Jeder Bürger legt täglich 8,7 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Die Personenbeförderung ist seit mehreren Jahrzehnten mit stabilen, zugleich niedrigen Fahrpreisen und großzügigen Ermäßigungen selbstverständlich. Diese Tarifgestaltung ist ein wesentlicher Bestandteil der Sozialpolitik der DDR. 3,6 Milliarden Mark werden aus dem Staatshaushalt im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik zur Stützung der Fahrpreise bereitgestellt. Allein für den Städtischen Nahverkehr sind das jährlich pro Bürger 50 Mark.

Die Aufgaben, die das Verkehrswesen in den nächsten Jahren zu leisten hat, werden zunehmend anspruchsvoller. Sie zu erfüllen, ist eine wichtige Voraussetzung für die weitere ökonomische und politische Stärkung unseres Landes.

wdm.

**Leser meinen ...**

**Filmvorführungen im Obw**

Die neuen Ideen und Vorstellungen aus dem Wettbewerbsprogramm 1984 in die Tat umzusetzen, war ein Ziel des Treffens der Modellbahnfreunde der ZAG 4/2 Erfurt und der Neudietendorfer AG 4/22 im Oberbauwerk (Obw) Neudietendorf. Waren bisher Besichtigungen von Reichsbahnausbesserungswerken oder Bahnbetriebswerken geplant, schlugen die Freunde der ZAG 4/2 zu diesem Treffen einmal etwas Neues vor. Erster Programmpunkt: Filmvorführungen durch den Kollegen Intraud aus dem Obw Neudietendorf. Der Kollege zeigte uns die Filme „Uns gehören die Schienenwege“, „Mein Herz der Eisenbahn“, „Traktion mit Tradition“ (Colorfilm), einen Filmstreifen über das Berufsleben eines Fahrdienstleiters und den Eisenbahnfilm, der anlässlich des 25. Jahrestages der DDR gedreht wurde. Filme also, in denen überwiegend historische Dampflok, u. a. Szenen mit der 03 001 und 62 015, zu sehen sind. Zweiter Programmpunkt: Besichtigung der Langschienenanlage des Obw. Die Kollegen erläuterten uns die Technologie des Schienentransportes und das Schienenschweißen sowie das Abschrotten der Schweißwulst mit einer hydraulischen Abgratmaschine. Dritter Programmpunkt: Diskussion, Erfahrungsaustausch. Dieses Zusammentreffen der Modellbahnfreunde war lehrreich, sind doch viele Freunde dabei, die nicht bei der Eisenbahn tätig sind.  
*E. Heinemann, Gotha*

**Leser schreiben ...**

**Kniefall vor der Eisenbahn**

1975, kurz vor der Stilllegung der Eibenstocker Steilstrecke passierte etwas, was ich mein Leben lang nicht vergessen werde. Wir ackerten auf der Baustelle Eibenstock. Talsperrenbau! Mit den Tiefbauarbeiten kamen wir gut voran. Eines Morgens war wieder Rapport beim Bauleiter, und damit kam alles ins Rollen. „Du, Kollege, was wir brauchen, ist eine Idee“, sagte der Chef zu mir, denn er wußte, daß ich dafür zu haben war. „Worum geht's?“ „Siehst du die Eisenbahnstrecke“, und deutete auf den Lageplan, „die von Eibenstock unterer

Bahnhof nach Eibenstock oberer Bahnhof. Sie liegt uns im Wege, denn unsere Baufahrzeuge müssen rüber, um den Aushub auf der anderen Seite abzukippen. Alles klar?“ Klar! Betrieb unterbrechen ging nicht, zu meiner Zeit fuhr dort noch Züge. Also ein Behelfsübergang aus Altschwellen anlegen. Da hätte der Alte auch selbst drauf kommen können.

dienst, willst du doch dranbleiben?“ „Klar Chef.“ „Ja, da wäre dann noch was. An den Reifen der Fahrzeuge klebt doch allerhand Erde, fetter Lehm.“ „Ist doch klar, bei den Profilen.“ „Aber dieser Dreck bleibt haufdick auf den Schienen.“ „Na und?“ „Mensch kapiere doch. Bei diesem fetten Dreck wird der Reib-

dende Idee. Hol' dir bei Lottchen 'nen Eimer und 'ne große Bürste und schruppe den ganzen Schmodder von den Schienen.“ Da lag ich nun im wahrsten Sinne des Wortes auf den Knien und schruppte tagein, tagaus. Nach jedem Baufahrzeug. Und immer wieder Beifall von den Fahrern, weil doch die Schienen so schön glänzten!  
*Nach einem Bericht von E. Kretschmar, Karl-Marx-Stadt*

**„me“ dankt ...**

**Resümee über den 15. Solibasar auf dem Alex**

Der Solidaritätsbasar der Journalisten auf dem Berliner Alexanderplatz war auch in diesem Jahr einmal mehr Beweis für den großen Stellenwert, den die Solidarität in unserem Lande einnimmt. Jung und alt waren am 31. August 1984 dabei, nahmen teil an Versteigerungen, spendeten, kauften Lose, Kalender, Plakate und vieles andere mehr. Auch am Stand des transpress-Verlags war der Andrang wieder groß. Kollegen aus den Redaktionen „Der Deutsche Straßenverkehr“, „Fahrt frei“, die Modellbahnfreunde der AG 1/13 „Weinbergsweg“ und die Kollegen der Redaktion „modelleisenbahner“ hatten alle Hände voll zu tun. Großartige Spenden aus allen Teilen unserer Republik waren uns zugesandt worden! Ob PIKO-Güterwagen, Reisezugwagen in der Nenngröße TT, Malbücher für unsere Kleinen, Kalender, Broschüren über Sonderfahrten, Diaserien von den Rügenschienen Kleinbahnen, Poster oder die vielen Lokfotos; alles war gefragt. Der transpress-Verlag konnte auch in diesem Jahr einen großen Betrag für die Solidarität abrechnen. Wir möchten uns bei den vielen Helfern, die hinter den Kulissen gearbeitet haben, recht herzlich bedanken, insbesondere aber bei den Kollegen Scheere und Eisold von der Dienstplangemeinschaft Ritter und der Kollegin Schneider aus der Materialwirtschaft des Bw Eberswalde, den Modellbahnfreunden Otto Haak (Stahnsdorf), Horst Piehler (Hoyerswerda), Klaus-Dieter Kluck (Magdeburg), Herbert Titze (Berlin), den AG 7/32 Stendal, AG 3/2 „Müglitztalbahn“ Heidenau, AG 4/19 „Elstertalbrücke“ Greiz, AG 1/25 „Gruppe Kleinserie“ Berlin, AG 4/28 Sonneberg, AG 5/21 Göhren, dem Bezirksvorstand des DMV Berlin, den AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn“ Rostock, AG 3/42 Marienberg, AG 1/52 Berlin und den Kollegen der Pioniereisenbahn Görlitz. Alle haben Hervorragendes zum 35. Jahrestag unserer Republik geleistet, in ihrer Freizeit Modelle gebaut, Souvenirs zusammengestellt und uns zugesandt. Der Solibasar zeigte wiederum, wie eng sich unsere Leser mit ihrer Zeitschrift verbunden fühlen.  
*me*

Wenig später rollten die ersten Baufahrzeuge über unseren provisorischen Bahnübergang, und ein wenig stolz blickte ich den Fahrzeugen nach. Hätt' ich bloß geahnt, was auf mich zukommen sollte. Plötzlich ließ mich der Chef rufen. Will mich loben der Alte, soll mir recht sein, dachte ich und rannte, was das Zeug hielt. „Gut gemacht Junge, das war Initiative!“ Ich wollte gerade gehen, als er mich zurück rief. „Ist doch deine Arbeit, dein Ver-

wert zwischen Rad und Schiene gleich Null.“ „Unsere Autos stört das nicht, Chef.“ „Nee, aber denk' doch mal an die Eisenbahn. Das ist 'ne Steilstrecke hier. Bei der Talfahrt blockieren die Räder, und bei der Bergfahrt schleudern die Treibräder, und der Zug läuft Gefahr, liegen zu bleiben. Begriffen?“ „Dann muß man den Dreck eben einfach wegkratzen.“ „Ausgezeichnet Kollege, blen-

**Leser fragen ...**

**Foto vom „Blauen Bock“ gesucht**

Ich möchte mich mit einer Bitte an die Leser des „me“ wenden. Seit langem suche ich ein Foto von dem Beiwagen des in Eisenbahnerkreisen genannten „Blauen Block“. Er verkehrte auf der Kursbuchstrecke 118, also zwischen Mahlow und Blankenfelde. Inzwischen ist dieses Gespann, bestehend aus einer Diesellok der BR 101 und Beiwagen, durch einen Triebwagen der BR 172 abgelöst worden. Mich würden unter anderem Herkunft und Verbleib des Beiwagens interessieren. Hinweise dazu bitte an die Redaktion.  
*T. Hoyer, Mahlow*

**Bitte helfen Sie uns!**

Wer besitzt ein Farbfoto oder -dia von einer stromlinienverkleideten Lok der Baureihe 01.10 oder 03.10 in grüner Farbgebung? Es gibt noch etliche Eisenbahnfreunde, die diesen Farbansicht bestätigen können. Eine derartige Aufnahme wird dringend benötigt. Zuschriften bitte direkt an die Redaktion.  
*me*

**Versandgut nicht vergessen!**



Aufgenommen in Teutschenthal von H. Horack, Halle-Neustadt

Wolfgang Faust, Dresden

## Die neue Ellok in der Betriebserprobung

Mit der seit einigen Jahren bei der Deutschen Reichsbahn rasant fortschreitenden Elektrifizierung wächst auch der Bedarf an modernen, energiesparenden und vielseitig einsetzbaren elektrischen Triebfahrzeugen. Aus diesem Grund entstand die Forderung, Nachfolgebaureihen für die ab 1961/62 hergestellten Loks der BR 211/242 zu bauen.

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse (LFM) 1982 wurde nach nur 15monatiger Entwicklungszeit die BR 212/243 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt (s. a. (1)). Nachdem das Vorserienfahrzeug, die 212 001, auf der LFM 1982 der Öffentlichkeit präsentiert worden war, gelangte die Maschine zunächst zur Vorserien-Erprobung nach Weißenfels. Sie wurde von dort vor planmäßigen Schnellzügen nach Erfurt bzw. Leipzig eingesetzt (siehe auch Titelbilder der Hefte 11/82 und 11/83 des „me“).

Ziel dieses Tests war die gründliche Erprobung und Prüfung der einzelnen Aggregate, insbesondere der völlig neu entwickelten Steuer- und Informations-elektronik.

Interessierten Eisenbahnfreunden wurde die Lok am 15. Mai 1983 anlässlich einer Sonderfahrt, organisiert vom Bezirksvorstand Halle des DMV der DDR, vorgestellt. Besonders reizvoll war dabei natürlich die besondere Farbgebung.

Mitte 1983 fand im Raw Dessau dann die Probezerlegung der 212 001 statt. Nach einigen baureihenbedingten Getriebeänderungen verließ die nunmehr als 243 001 bezeichnete Maschine im Oktober 1983 das Raw und wurde wiederum einer gründlichen Erprobung unterzogen. Im Rahmen einer Prüfung unter Alltagsbedingungen war die Lok vom 7. März bis zum 29. März 1984 dem Bw Dresden zugeordnet. Diese zentral gelegene Dienststelle der DR ist eine Drehscheibe des Lokeinsatzes im gesamten elektrifizierten Streckennetz der Rbd Dresden sowie angrenzender Reichsbahndirektion und beheimatet rund 90 Loks der Baureihen 211, 242 und 250.

Hier müssen u. a. Elloks für den Schnellzugdienst nach Berlin und Bad



1 243 001 am 10. März 1984 im Dresdner Hbf.

2 243 001 am 24. März 1984 mit D 913 im Bahnhof Dresden-Neustadt

Fotos: Verfasser

Schandau bereitgehalten werden. Die derzeit dafür teilweise noch eingesetzten Loks der BR 211 sollen bis Ende 1984 durch die Zuführung von etwa 10 Maschinen der BR 243 mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h abgelöst werden.

Mit dem ab November geplanten Einsatz der BR 243 werden dann die freierwerbenden Loks der BR 211 anderen Bahnbetriebswerken zugeordnet.

Der Einsatzplan der 243 001 für die dreiwöchige Erprobungszeit in Dresden war recht vielfältig konzipiert. Die Lok wurde vorwiegend in leichten Plänen der BR 250 (Schnellzugdienst) und in Güterzugplänen der BR 242 verwendet. Der Umlaufplan gliederte sich in zwei Abschnitte. Bis zum 22. März war die Lok vorwiegend in Richtung Karl-Marx-Stadt/Reichenbach, ab 23. März auf den Relationen nach Berlin und Bad Schandau im Einsatz. Der zweite Abschnitt bestand aus reiner Reisezugbespannung, während im ersten Teil gemischter Dienst gefahren wurde. Am 29. März verließ die Lok Dresden und wurde kurzfristig auf dem Diagnosestand in Zwickau überprüft, bevor sie wieder zur Rbd Halle kam.

Nur einen einzigen Ausfall gab es während der Erprobungszeit: Bei der Einfahrt in den Bahnhof Bad Schandau fiel

eine Umformersicherung aus. Dieser Schaden konnte aber sofort behoben werden. Ansonsten bewährte sich die Maschine im täglichen harten Betriebsdienst gut.

Dem aufmerksamen Beobachter fiel auf, daß sich auf dem Führerstand der Maschine in der Regel drei bis vier Eisenbahner aufhielten. Zum einen waren dies der verantwortliche Erprobungslokführer und dessen Beimann. Andererseits fuhrten oft Fachleute vom Institut für Eisenbahnwesen auf der Lok mit, um u. a. eine Industrieanlage, den Zugfunkverkehr auf der Strecke nach Bad Schandau, in den auch die 243 001 einbezogen war, zu testen.

Außerdem wurde die Erprobungszeit auch dafür genutzt, die Lokführer mit der Technik der Maschine vertraut zu machen. Ebenso hatten Triebfahrzeuginstandsetzer Gelegenheit, die Baugruppen und Aggregate der Lok kennenzulernen.

Bereits während der Erprobung 243 001 wurde die Serienfertigung aufgenommen. Voraussichtlich werden 1984 noch 25 Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert.

#### Quellenangaben

- (1) Köhler, G.: Neuentwickelte Ellok BR 212/243 „modell-eisenbahner“, Berlin 31 (1982) 7, S. 4-7  
(2) Informationen aus dem Rba und Bw Dresden

Dipl.-Ing.-Ök. Frank Ebert, Berlin

## Bghw-Wagen werden rekonstruiert

Im Raw Halberstadt wurden von 1967 bis 1977 vierachsige Mittelgangwagen mit zwei Großraumabteilen in größeren Stückzahlen mit den Gattungsschlüsselnummern (GSNR) 2805, 2815 und 2855 (alte Stammnummer 260) für die DR hergestellt. Sie bilden auch heute noch einen wesentlichen Bestandteil des Reisezugwagenparks der DR.

Um diese Fahrzeuge auch künftig so rationell wie möglich einzusetzen, ist eine Modernisierung unumgänglich.

Ende 1983 entstand daher in einer Kooperationsgemeinschaft der Reichsbahnausbesserungswerke Potsdam und Halberstadt das erste Muster eines rekonstruierten 18,7-m-Mittelgangwagens, der zur betrieblichen Erprobung an das Bahnbetriebswagenwerk Halberstadt übergeben wurde. Mit der Serienfertigung soll 1986 begonnen werden. Das Raw „Erwin Kramer“ Potsdam baut die Fahrzeuge aus, das heißt, hier werden die Rohbauwagenkästen gestrahlt, die Drehgestelle vom Typ Görlitz V auf bzw. umgearbeitet sowie mit einem Rostschutzgrundanstrich versehen. Im Raw Halberstadt erfolgen der generelle Tausch der Seitenwände, die Erneuerung des Sickenfußbodens und der Aufbau des Wagens mit aufgearbeiteten Sitzgestühl, neuen Fenstern u. ä. Nach der Rekonstruktion erhalten die Wagen die GSNR 2812.

Die Vorteile gegenüber einem Neubau liegen auf der Hand: Pro Wagen werden rund 7 t Walzstahl und 1,4 m<sup>3</sup> Schnittholz eingespart, der Reisekomfort verbessert, die statische Festigkeit durch die neuen Seitenwände und den Sickerfußboden erhöht und damit der betriebssichere und verkehrswerbende Einsatz über Jahre ermöglicht.

Vom Grundriß her ergeben sich folgende Veränderungen: die beiden Großraumabteile werden ausgetauscht, so daß das Nichtraucherabteil mit 40 Plätzen an den großen Vorraum, am Nichthandbremsende (NHBrE), und das Raucherabteil mit 24 Plätzen an den kleineren Einstiegraum (am HBrE) anschließt. Die Pendeltür als Verbindung zwischen beiden Großräumen sowie die Schiebetüren als Abschluß zum Vor- bzw. Einstiegraum werden beibehalten. Das trifft im wesentlichen auch auf das

Sitzgestühl, die Gepäck- und Schirmraufen zu.

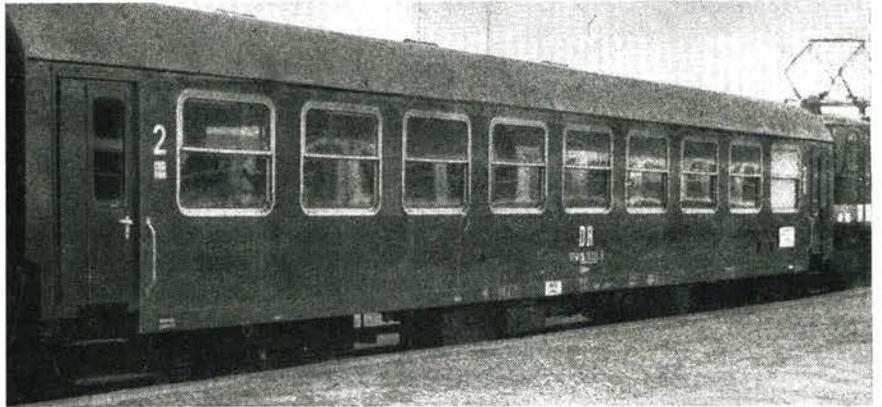
Zu den neuen Baugruppen gehören:

- die Übersetzfenster, eingesetzt anstelle der bisherigen Klappfenster,
- der Fußboden aus Spanplatten,
- die Sanitäreinrichtung analog der des 26,4-m-Mittelgangwagens Bauart Halberstadt (GSNR 215, 2130, 2140, 2145 und 2170),
- das vereinheitlichte Schaltgerüst mit einer Beleuchtungsfernschaltanlage für den gesamten Zug,
- die Türschließ- und Türblockiereinrichtung (TSE/TBE) und
- die Innenverkleidung aus Sprelacart.

Die Drehgestelle werden auf Einklotz-Bremse mit Schwerpunktaufhängung

kommen anstelle des bisher verwendeten I-Reglers ein Dampf-P-Regler sowie elektronische Temperaturregler und Magnetventile zum Einsatz.

Die autonome Energieversorgung soll vom Gleichstromgenerator mit Kardantrieb auf einen kontaktlosen Drehstromgenerator mit Gleichrichter und elektronischem Feldregler (Leistung von 4,5 kW) umgerüstet werden. Die Batteriekapazität beträgt 375 Ah. Für die Beleuchtung, die den Bedingungen des UIC-Merkblattes 555 entspricht, sind Leuchtstofflampen, die über statische Einzelwechselrichter starterlos gespeist werden, vorgesehen. Die Funktionskontrolle der in den Stirnwänden dichtschließenden installierten elektrischen



Der erste rekonstruierte Bghw-Wagen, aufgenommen am 12. März 1984 im Leipziger Hauptbahnhof. Rechts außen ist die Halterung für die Wagenlauf- und Ordnungsnummerschilder zu erkennen. Deutlich sichtbar sind die neuen Übersetzfenster.  
Foto: K. Brust, Dresden

umgerüstet, und mit dem Umbau auf versetzte Federspindel entfallen die Achsstoßdämpfer.

Zusätzlich zur Hauptluftleitung erhalten die Wagen die Hauptluftbehälterleitung und die zur Betätigung der TSE und der Fernschaltung der Beleuchtung notwendige zwölfadrige Durchgangsleitung. Die Reisezugwagen besitzen sowohl Dampf- als auch elektrische Heizungen (1000 V, 15 bis 51 Hz). Die einfach verlegte Zugsammelschiene läßt Dauerstromstärken bis 600 A bei -20 °C zu. Für die Regelung der Dampfheizung

Zugschlußleuchten ist vom jeweiligen Einstiegraum über Lichtleitkabel möglich.

Die Wagen besitzen eine geteilte Zugvorrichtung 2 x 200 kN, Hülsenpuffer mit nichtdrehbarem Stößel und einer Endkraft von 320 kN.

Die Übersetzfenster bieten eine lichte Durchsichtsbreite von 1200 mm und eine lichte Durchsichtshöhe von 950 mm. Die Durchlaßhöhe im oberen beweglichen Teil beträgt 400 mm. Die Fenster sind mit Doppelscheiben und die Wagenkasten außen mit einer Halterung für die Wagenlauf- und Ordnungsnummerschilder gemäß RIC, Blatt 3 a, sowie Signalstützen entsprechend UIC-Merkblatt 532 ausgerüstet.

Da die Wagen nicht mehr für einen internationalen Einsatz vorgesehen sind, erhalten sie nur noch den Austauschcode „50“. Es entfällt somit das „MC“-Zeichen im Anschriftenbild sowie das „Kreuz“ im RIC-Raster.

Das Dach des Reisezugwagens ist rehbrown, die Seiten- und Stirnwand sind chromoxydgrün.

Neben der Fertigung von Sitzwagen ist auch die Produktion von Sitz-/Gepäckwagen mit Seitengang sowie von Steuer- und Leitungswagen für den Wendezugbetrieb vorgesehen.

### Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	18 700 mm
Länge des Wagenkastens	18 400 mm
Drehzapfenabstand	12 200 mm
Breite des Wagenkastens	2 900 mm
Höhe über Dachblech von SO (unbelastet)	3 930 mm
Laufkreisdurchmesser	1 000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser, gekuppelt	150 m
Eigenmasse bei 50 % Wasservorrat	28,2 t

**Gotha-Wagen  
auf  
925-mm-Spur**

Einer Verjüngungskur wird gegenwärtig der Beiwagenpark der schmalspurigen Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt unterzogen. Als Ersatz für einen Teil der Beiwagen der Baujahre 1928/29 gehen jetzt Einrichtungsbeiwagen vom Typ B 2 in Betrieb. Die Fahrzeuge wurden von den Verkehrsbetrieben in Halle und Leipzig übernommen und müs-

sen den speziellen Bedingungen in Karl-Marx-Stadt angepaßt werden: Umspurung auf 925-mm-Spur, Einbau der traditionellen Uerdinger Ringfederkupplung, Dosen für die Kabelkupplung, Veränderung der Kleinspannungsanlage. Sie sind als sogenannte Schlußwagen konzipiert und verfügen nur an der vorderen Stirnwand über eine elektrische Kupplung. Anlässlich des Tages der Werktätigen des Verkehrswesens gingen am 10. Juni 1984 die ersten zwei Beiwagen mit den Betriebsnummern 631<sup>II</sup> (ex Halle 404) und 632<sup>II</sup> (ex Leipzig 938) in den Verkehrseinsatz. Sie präsentieren sich zusammen mit denen einer



Hauptuntersuchung unterzogenen Triebwagen des Baujahres 1928/29 in frischem Lackanstrich.

Text: H. Matthes, Karl-Marx-Stadt  
Foto: J. Hofmann, Karl-Marx-Stadt

**Magdeburg:  
Neue Straßenbahn-  
strecke  
eröffnet**

Am 27. April 1984 wurde in Magdeburg vorfristig eine neue Straßenbahnstrecke nach Neu-Olvenstedt – hier entsteht das jüngste Neubaugebiet der Elbestadt – eröffnet. Anlässlich der feierlichen Inbetriebnahme dieser Strecke war ein Fahrzeugkorso, bestehend aus historischen Fahrzeugen (Bücherwagen 124 II, Lore 760<sup>II</sup> und

Hechtwagen 70<sup>II</sup>) sowie modernen Tatra-Großraumzügen aus der letzten Lieferung, zu bewundern. 5000 Magdeburger, aber auch zahlreiche Nahverkehrsfreunde aus nah und fern waren zu diesem Anlaß nach Neu-Olvenstedt gekommen. Für diese Strecke mußten 40 000 m<sup>3</sup> Erdmassen bewegt und etwa 10 000 m<sup>3</sup> Schotter eingebaut werden. Befahren wird die neue Strecke vorerst nur von der Linie 12, die mit fast 16 km wieder die längste Linie in Magdeburg ist. Die Fahrzeit von Westerhüsen bis Olvenstedt beträgt 46 Minuten.

Text und Foto: I. Pauke, Magdeburg



**Schweriner  
Straßenbahnnetz  
erweitert**

Am 7. April 1984 wurde die 2,3 km lange Neubaustrecke vom Zentrum des Neubaugebietes Großer Dreesch zur Hegelstraße feierlich eröffnet (Abb. 1). Da die gesamte Trasse ohne Straßenberührung verläuft und im K-Oberbau ausgeführt entstand, war der Einsatz von Gleisbaumaschinen der Deutschen Reichsbahn möglich. So kamen im Januar und Februar 1984 die GSM 82 (Typ VKR 06), die GRM 81 (Typ AL 203) und der



SFV 81 (Typ VDM 800) der österreichischen Firma Plasser & Theurer des Oberbauwerkes Büttow zum Einsatz (Abb. 2). Dadurch konnten alle Stopf- und Richtarbeiten vorfristig beendet werden. Zur Deckung des erhöhten Fahrzeugbedarfs trafen Anfang dieses Jahres 16 Tatra-



Triebwagen T3D (Nr. 401 bis 416) und 8 Beiwagen B3D (Nr. 351 bis 358) aus Prag in Schwerin ein. An der neuen Schnellstraßenbahnstrecke befinden sich zwei Haltestellen. Auf der neuen Trasse verkehren z. Z. die Linien 2 und 3. Mit Inbetrieb-

nahme dieser Strecke hat die Schweriner Straßenbahn eine Länge von 22 km, davon sind mehr als 60 % als Schnellstraßenbahn ausgebaut.

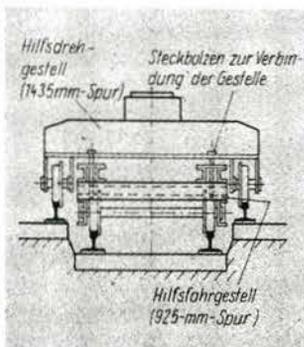
Text: H. Rex u. K. Groppa, Schwerin  
Fotos: H. Rex, Schwerin

**Huckepackverkehr  
in  
Karl-Marx-Stadt**

Das Vorhandensein mehrerer Gleisspurweiten zwingt mitunter zu technisch einmaligen Lösungen, die verblüffend einfach sind. Vor einer derartigen Situation stand 1977 der VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt.

Die Straßenbahn-Hauptwerkstatt war bis Anfang dieses Jahres nur mit dem 925-mm-spurigen Schmalspurnetz verbunden. Die moderne regelspurige Straßenbahn ist im Stadtkern, wo beide Spurweiten tangierten, noch etwa 2,5 Kilometer von der Hauptwerkstatt Kappel entfernt. Die Notwendigkeit, die Wagenkästen der 2,5 m breiten Tatra-Fahrzeuge zur Ausführung von Hauptuntersuchungen und mittleren Instandsetzungen nach dort zu überführen, ließ die im folgenden beschriebene Verfahrensweise praxiswirksam werden:

Wo im Stadtzentrum die Gleise des Schmal- und Regelspurnetzes sich am nächsten liegen, wurde mit zwei stumpf endenden Gleisen eine Übergabestelle geschaffen. Das Schmalspurgleis liegt dort zwischen den Fahrschienen des Regelspurglei-



ses, jedoch diesem gegenüber abgesenkt. Der zu überführende Tatra-Wagenkasten erhielt im Betriebsbahnhof anstelle seiner regulären Drehgestelle Hilfsdrehgestelle und wurde so bis zur Übergabestelle geschleppt. Hier standen dann schmalspurige Hilfsfahrgestelle bereit, die

durch Steckbolzen mit jeweils einem Hilfsdrehgestell verbunden werden mußten.

Den weiteren Schleppübernahme ein Schmalspur-Triebwagen. Dabei fuhren zwangsläufig die schmalspurigen Hilfsfahrgestelle aus dem abgesenkten Gleis heraus und drücken die Drehgestelle senkrecht nach oben, so daß letztere vom Regelspurgleis abgehoben wurden. Die Verbindung beider aufeinander liegenden Gestelle war nunmehr nur kraftschlüssig. Dabei verblieben die Wagenkästen auf der Gestellkombination, da auch innerhalb der Hauptwerkstatt alle Gleise noch die 925-mm-Spur besitzen. Die Rückführung instandgesetzter Wagenkästen erfolgte in analoger Weise. Die Aufarbeitung der Original-

Drehgestelle erfolgte separat, das heißt, im Betriebsbahnhof wurden die Drehgestelle als Austauschbaugruppe aus- bzw. eingebunden und als Stückgut per Lkw zur Aufarbeitung transportiert.

Die schmalspurige Betriebsstrecke zur Hauptwerkstatt Kappel mußte Anfang 1984 abgetrennt werden, weil die bisher dafür genutzte Straße rekonstruiert wird. Notwendige Überführungsfahrten erfolgen jetzt mit Tieflader und Zugmaschine. Die beschriebene Übergabetechnologie erfolgt jetzt nur noch innerhalb des Betriebsgeländes der Hauptwerkstatt, allerdings nur solange, bis dieses Objekt an das regelspurige Gleisnetz angeschlossen ist.

*Text, Fotos und Zeichnung:  
H. Matthes, Karl-Marx-Stadt*

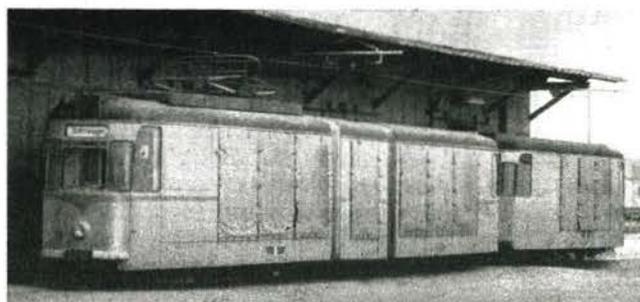
**Billiger und  
umweltfreundlicher  
auch in Erfurt**

Ausgehend von der Forderung, Kraftstoff durch die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene einzusparen, wurden auch im VEB Erfurter Verkehrsbetrieb Überlegungen zu diesem Thema angestellt.

Bereits im September 1982 fand der Probetrieb mit einem für den Gütertransport umgebauten Beiwagen (Nr. 17) statt. Als Triebwagen wurde ein Arbeitswagen eingesetzt. Durch die günstige Lage des VEB Robotron Optima Büromaschinenwerk Erfurt zum Bahnhof Erfurt Nord

konnte das vorhandene Schienennetz für den Gütertransport von Büroschreibmaschinen zum Bahnhof genutzt werden. Ein 100 m langes Anschlußgleis zur Rampe des am Nordbahnhof befindlichen Güterschuppens als Abzweig von der Straßenbahn-Endschleife Erfurt Nord sowie eine Verladerrampe an der Straßenbahn-Wendeschleife der Linie 11 am Lauentor (vor den Toren des Optima-Büromaschinenwerkes) werden die mechanischen, elektrischen und elektronischen Büroschreibmaschinen in Kartonagenverpackung mit innerbetrieblichen Transportmitteln zur Verladerrampe an der Wendeschleife befördert. Der bisher von Lkw bewältigte Transport zum Güterbahnhof Erfurt Nord übernimmt nun die Straßenbahn.

Mittlerweile gehört der Gütertransport in den betriebsarmen Nachtstunden zum planmäßigen



Verkehr auf den Straßenbahnschienen der Stadt Erfurt. Der dafür eingesetzte Gelenkzug, bestehend aus dem umgerüsteten Gothaer Gelenktriebwagen G 4 (Wagen-Nr. 21) im Anhängerbetrieb mit dem umgebauten Beiwagen B2 Nr. 17, bewältigt jeweils 21 Tonnen und fällt durch seine orangefarbene Lackierung sowie die mit Planen verschlossenen beidseitigen großen Ladeöffnungen auf (siehe Abb. - diese Aufnahme entstand

am Güterschuppen des Bahnhofs Erfurt Nord). 70 000 Schreibmaschinen vom Optima-Büromaschinenwerk wurden im vergangenen Jahr per Straßenbahn befördert. Für die Lösung dieser Aufgaben bildete man sieben Büromaschinenwerker als Straßenbahn-Triebwagenführer aus.

*Text und Foto: M. Hobe, Erfurt*

Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam

ster Internationalen Messe erstmals ein neuer Gelenk-Obus mit Thyristorsteuerung vom Typ IKARUS-GANZ vorgestellt wurde, erweckte er großes Interesse. 1981 begann in Weimar der Versuchsbetrieb mit diesem Fahrzeug. Im Škoda-Obuswerk Ostrov nad Ohří entstand ebenfalls ein neuer, thyristor-gesteuerter Obus, der 14 Tr. Hiervon gelangte ein Nullserienfahrzeug wiederum nach Weimar zur Erprobung.

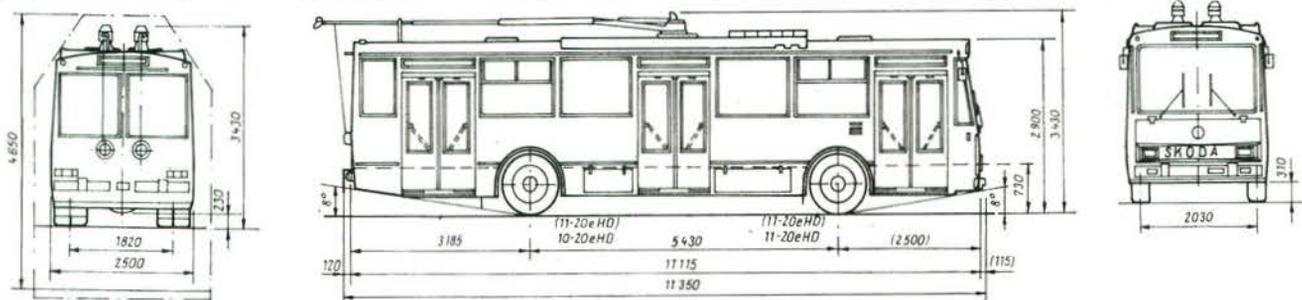
weiteren Modernisierung des Obusbetriebes beitragen. Gegenwärtig wird geprüft, in welchen Städten der DDR ein Teil des ÖPNV künftig durch Obusse übernommen werden kann. Vorrangig kommen dafür größere Städte infrage, wo derzeit der gesamte Verkehr mit KOM bewältigt wird. Denkbar wäre der Obusbetrieb beispielsweise in Neubrandenburg, Greifswald oder Stralsund.

**14 Tr –  
ein neuer Obus  
von Škoda**

Die Vorteile elektrisch betriebener Nahverkehrsmittel, umweltfreundlich und energieoptimal, wurden von den Verkehrsexperten noch nie so herausgestellt, wie es derzeit der Fall ist. Als in den 60er Jahren flüssige Treibstoffe zu sehr günstigen Preisen erhältlich wa-

Technische Daten ausgewählter Obusse

	9 Tr	14 Tr	15 Tr	IKARUS-GANZ
Länge (mm)	11 000	11 350	17 360	16 500
Masse (t)	8,99	9,00	15,80	14,28
Besetzbarkeit (Personen)	100	100	146	≈ 140
Reihenschlußmotore	1	1	2	2
Achsen	2	2	3	3
Federung	Blattf.	Luftf.	Luftf.	...
v <sub>max</sub> (km/h)	60	65	65	65



ren, orientierte man vielfach auf den verstärkten Ausbau des Kraftomnibusverkehrs. Das betraf auch unser Land und hier vor allem den Obus. So wurde bis 1977 in 8 von 11 Städten der DDR der Obusbetrieb durch Kraftomnibusse ersetzt. Eine Ursache für diese Entwicklung bestand insbesondere darin, daß die meisten Verkehrsbetriebe neben dem Obus auch KOM einsetzten, und die Unterhaltung beider Verkehrsmittel in einer Werkstatt als zu aufwendig galt. Das rasante Ansteigen der Preise für flüssige Brennstoffe auf dem Weltmarkt, hervorgerufen durch Krisenerscheinungen in den kapitalistischen Ländern, erforderte, die Bedeutung des Obusses im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) völlig neu zu überdenken (1). Daraus schlußfolgernd, stand bereits Ende 1980 fest, daß die noch vorhandenen drei Obusbetriebe in Eberswalde, Potsdam und Weimar auch künftig erhalten bleiben. Allerdings konnten die vorhandenen Škoda-Fahrzeuge vom Typ 9 Tr nur noch befristet eingesetzt werden, da sie zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als 10 Jahre im Betrieb waren (Abb. 5). In Weimar und Potsdam mußten vorübergehend Kraftomnibusse verkehren, weil die betriebsfähigen Obusse nicht mehr für alle Strecken ausreichten. Als vor rund vier Jahren auf der Budape-

Die Versuchsfahrten waren sehr erfolgreich. Ende 1983 und Anfang 1984 wurden die ersten 20 Serienfahrzeuge in die DDR geliefert (Abb. 1 bis 4). Inzwischen bewähren sich diese Obusse in allen drei Städten und sind bei Fahrpersonal und Fahrgästen sehr beliebt. Die wartungsarme und formschöne Karosserie, Thyristorsteuerung und Luftfederung tragen dazu bei. Gegenüber den bisherigen Obussen zeichnet sich dieses Fahrzeug durch ein hohes Beschleunigungsvermögen sowie ein ruckfreies Abbremsen auf niedrige Geschwindigkeiten aus. Die elektronische Steuerung ermöglicht trotz höherer Leistung, den Stromverbrauch in Grenzen zu halten. Inzwischen entstand ein weiterer neuer Prototyp bei Škoda – der Gelenkobus 15 Tr. Auf der XXV. Internationalen Maschinenbaumesse 1983 in Brno wurde er erstmalig der Öffentlichkeit gezeigt. Neu ist ein elektronisch gesteuerter Regler, der die Stromimpulse auf beide Fahrmotore automatisch überträgt. Verkehrsbetriebe in der Sowjetunion und ČSSR haben großes Interesse am Einsatz dieses Obusses. Ob dieser Typ auch in die DDR geliefert wird, steht allerdings nicht fest. Noch in diesem Jahr werden aber 20 IKARUS-GANZ-Obusse aus der Ungarischen Volksrepublik importiert. Diese Fahrzeuge sollen in Eberswalde, Weimar und Potsdam zur

Doch zunächst sollen die bestehenden drei Obusbetriebe weiter ausgebaut werden. Netzerweiterungen stehen in Eberswalde und Weimar bevor. Hier fahren die Obusse bereits seit 1940 bzw. 1938 und wurden damals als Ersatz für die dort stillgelegten Straßenbahnbetriebe eingerichtet. In Eberswalde lief übrigens noch bis vor kurzem ein Škoda-Obus vom Typ 8 Tr aus dem Jahre 1958. Er wurde inzwischen abgestellt, sollte aber unbedingt für die Nachwelt erhalten bleiben, da er das einzige noch vorhandene Exemplar dieser Art ist. Dagegen entstand im Potsdamer Stadtteil Babelsberg das Obusnetz erst nach dem zweiten Weltkrieg. Am 7. Oktober 1949 fuhr hier der erste Obus. 35 Jahre DDR, 35 Jahre Obusbetrieb und 1984 die umfassende Modernisierung des Fahrzeugparks. Ein Jubiläum also, das in dreifacher Hinsicht bemerkenswert ist.

**Quellenangaben**  
 (1) Autorenkollektiv: Der Obus – Alternative zur Energieeinsparung Umweltschutz im ÖPNV, Der Modelleisenbahner, Berlin 29 (1981) 4, S. 125–127  
 (2) Vladimír Švinger: Historischer Überblick der Obusfertigung in den Škoda-Werken, Škoda-Revue, Prag (1979) 4, S. 28–33  
 (3) Václav Navara: Neuer Obus 14 Tr, Škoda-Revue, Prag (1979) 4, S. 34–38  
 (4) XXV. Internationale Maschinenbaumesse in Brno, Škoda-Revue, Prag (1984) 1, S. 60 und 61  
 (5) Torges, G.: 6. Symposium Kraftomnibus-Entwicklung, Kraftverkehr, Berlin 27 (1984) 4, S. 148 und 149