

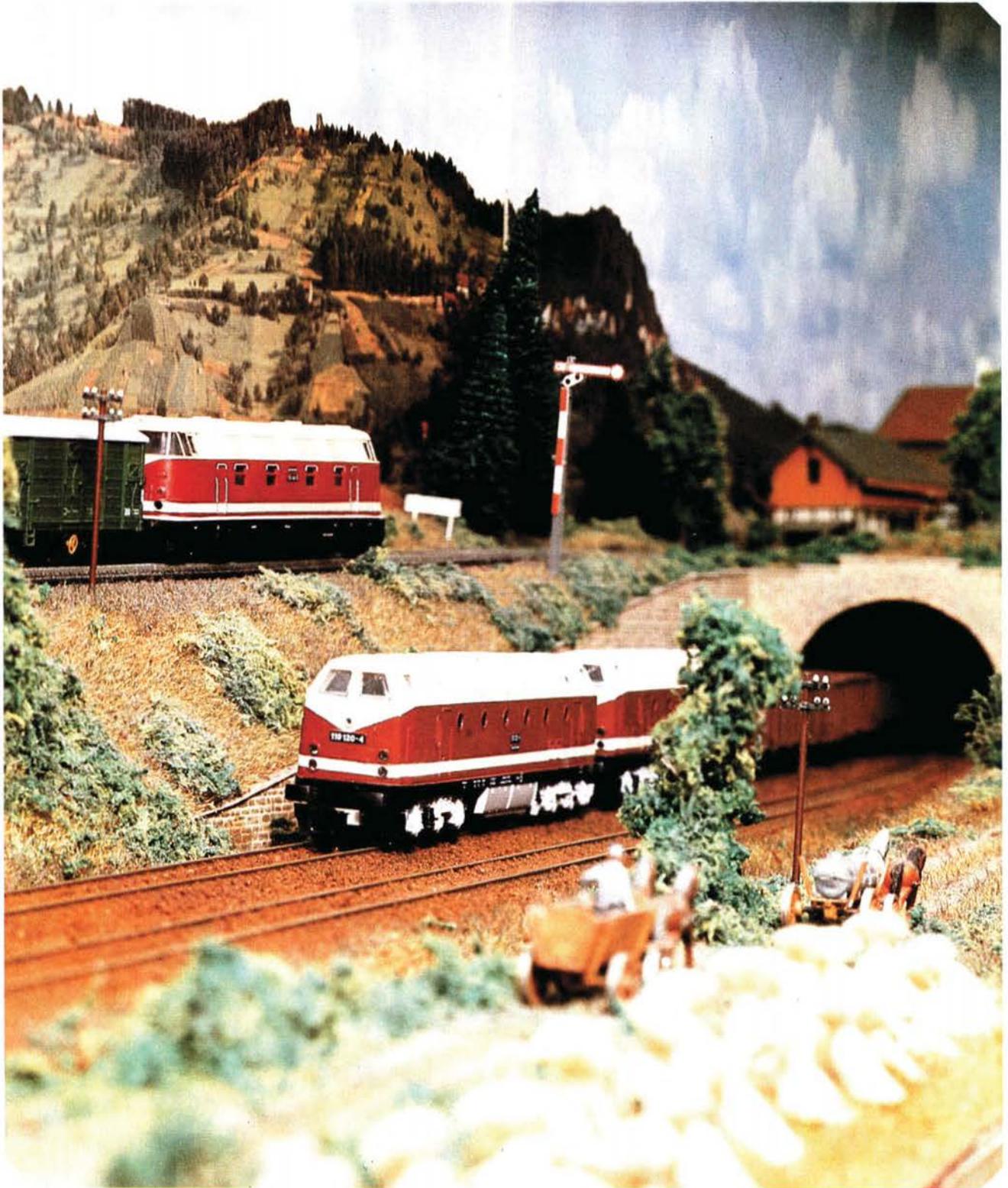
11
87

transpress

modell eisenbahner

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

Schienerverkehr
in der UdSSR



1



Modern und leistungsfähig ...

... ist der neue Oberleitungsrevisions-
triebswagen (ORT) der Deutschen
Reichsbahn, über den „me“ im Heft

2

5/87 auf den Seiten 4 und 5 bereits kurz
informierte. Die hier veröffentlichten
Fotos sollen einen Überblick über dies-
es Spezialfahrzeug vermitteln.

Inzwischen wurde der ORT gründlich
getestet, so daß die Serienfertigung
demnächst beginnen kann.

Eine ausführliche Beschreibung dieses
Wagens sowie über dessen Vorgänger
befindet sich auf den Seiten 3 und 4 die-
ser Ausgabe.

4

1 ORT 188 301-6 nach erfolgreicher Probefahrt im
Bahnhof Görlitz

2 Das Nummernschild am Führerstandsende 1

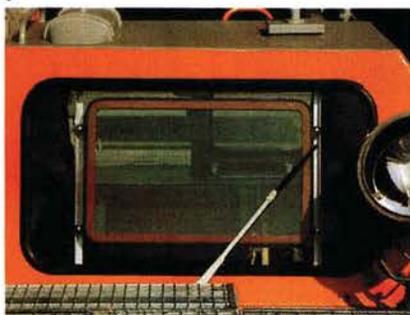
3 Der Dom auf dem Dach des ORT

4 ORT 188 301-6 auf der Leipziger Frühjahrs-
messe 1987

Fotos: W. Theurich, Görlitz



3



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

mosaik	Unvergeßliche Eindrücke – 34. MOROP-Kongreß in Erfurt	14
forum	Lesermeinungen/Chronik des DMV	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen	26
anzeigen	suche/biete/tausch	26

eisenbahn

kurzmeldungen	30 Jahre Wendezugbetrieb	5
international	Mit der Eisenbahn nach Sibirien 150 Jahre russische und sowjetische Eisenbahnen Die Eisenbahnen in Tadshikistan	6 12 13
fahrzeugarchiv	Der neue Oberleitungsrevisionstriebwagen	3

nahverkehr

international	Straßenbahnen in der Sowjetunion	10
----------------------	----------------------------------	----

modellbahn

aktuell	Gleisbildstellpult „BP modular“ Neues von der Leipziger Herbstmesse	24 27
anlage	38 Jahre Liebe zur kleinen Eisenbahn	18
tips	Optoelektronische Halbleiterbauelemente in der Modellbahntechnik Feuerwehrmodelle in der Nenngröße H0 Selbst gebaut: H0 _m -Modell 99 161	22 28 28
international	H0-Modelle aus Freundesland	25

Titelbild

Gut bewährt sich auf der Heimanlage von Dieter Köhncke, Oschatz, das jüngste Kind des VEB Berliner TT-Bahnen, die Lokomotive der Baureihe 119.

Ein ausführlicher Beitrag über dieses Spitzenmodell ist in Vorbereitung.

Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 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.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Defang, Berlin
Werner Drescher, Jena
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. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
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
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
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, Postfach 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 1. 10. 1987
Geplante Auslieferung: 5. 11. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes
12/87: 3. 12. 1987

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020
Bestellungen sind zu richten: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH, Eichborndamm
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Kurfür-
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.



Leser schreiben ...

Die 24-Stunden-Zählung

In der lokalen Tageszeitung „Neueste Nachrichten“ aus den 20er Jahren fand ich u. a. den Hinweis auf die Einführung der 24-Stunden-Zählung bei der Eisenbahn. Vor 60 Jahren, mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai 1927, wurden die Stunden nicht mehr von 1 bis 12 Uhr, sondern von 1 bis 24 Uhr gezählt. Sicher mußte man sich erst an die neue Zeitangabe gewöhnen, jedenfalls wurden die Abfahrtszeiten der Züge nach der neuen und alten Zählweise der Stunden gedruckt.

B. Krasel, Weißwasser

Leser fragen ...

Wieviel Tunnel sind wie lang?

Das möchte unser Leser Dr.-Ing. Manfred Siegmund aus Freiberg wissen, weil es dazu auch widersprüchliche Veröffentlichungen gibt. Hier nun die amtliche Antwort der Hauptverwaltung Bahnanlagen der DR: Im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn gibt es gegenwärtig 70 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 17,78 km! „me“

Leser antworten ...

Die 96 002 und 96 024

Zu der im „me“ 10/86 veröffentlichten Anfrage kann ich folgendes mitteilen:

Hersteller: J. A. Maffei
96 002: Fabrik-Nr. 3415, Baujahr 1913, Anlieferung 9. Dezember 1913, Abnahme 3. Februar 1914, Baukosten 123 000 Mark, letztes Heimat-Bw Blankenburg (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn / H.B.E.) 1945, Raw Stendal 1948. 1953 wurde die Lok an das „Kraftwerk Finow/Eberswalde“ für Heizzwecke abgegeben und am 30. Oktober 1954 ausgemustert.

96 024: Fabrik-Nr. 5344, Baujahr 1923, Anlieferung 7. März 1923, Abnahme 13. April 1923. Letztes Heimat-Bw Rübeland September 1945, Raw Stendal 1949. Im Juni 1950 war die Lok in Staßfurt abgestellt, 1953 kam sie als Dampfsponder in den VEB Schwermaschinenbau Wildau bei Berlin und wurde schließlich am 3. September 1954 ausgemustert.
T. Grundmann, Leipzig

Wahnwitz vereitelt

Ich möchte eine Stelle aus dem Buch „Die Rübelandbahn“ zitieren.
„Ende 1944 hatte die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn

eine bay. Gt 2x 4/4, die 96 002 aus Aschaffenburg erhalten, um ihren abgewirtschafteten Lokomotivbestand aufzufüllen. Diese Lokomotive sollte die Panzersperre im Kreuztal werden. Das Abstürzen der Lokomotive vom Viadukt war durch einseitiges Anheben und Abkippen vorgesehen ... Am 17. April 1945 stand die Lokomotive 96 002 auf dem Viadukt, doch abgekippt wurde sie nicht. Der kaufmännische Direktor der H.B.E., Dr. Sommer, vereitelte den Wahnwitz ... Die 96 002 kam nach der Wiederaufnahme des Zugbetriebes

ins Raw Stendal. Drei Jahre später, im April 1948, kam die zweite Lokomotive dieser Bauart, die 96 024, zur H.B.E. Sie wurde in Rübeland stationiert und fuhr die Züge zwischen Rübeland und Hüttenrode mit einer max. Zuglast von 800 t bergwärts. Nach etwa sechs Monaten änderte sich der Einsatzort, und unsere 96 024 bespannte die Güterzüge auf der Strecke von Blankenburg nach Halberstadt. Kurz vor Weihnachten 1949 wurde sie ins Raw Stendal rückgeführt.“
F. Köhler, Ausleben

Vorher abzubauen!



Fotografiert und eingesandt von Uwe Henkel, Dresden

Seit 40 Jahren in Volkes Hand und 150 Jahre alt – 1985 und 1986



1985, Januar: Vom Ungarischen Modell-eisenbahner-Verband werden Wolfgang Hanusch (Niesky), Werner Ilgner (Marienberg), Prof. em. Dr. sc. Harald Kurz (Radebeul) und Helmut Reinert (Berlin) zu Ehrenmitgliedern ernannt.

März: Ein Erfahrungsaustausch für Pflegekollektive von Museumslokomotiven wird von der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) des Ministeriums für Verkehrswesen und der Kommission für Eisenbahnfreunde am 22. und 24. in Schöna veranstaltet. Grundsatzfestlegungen werden vom Leiter der HvM bestätigt und kontrolliert. Die Museumsliste wird auf 10 Schmalspurlokomotiven der DR erweitert und bestätigt.

Juni: Die großen Fahrzeug-Ausstellungen in Berlin, Blankenburg (Harz), Magdeburg, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, Güstrow, Nossen und Erfurt West haben hohe Besucherzahlen, allein in Berlin waren es 90 000 und in Magdeburg 40 000.

Oktober: Mehr als 154 000 große und kleine Freunde der Modelleisenbahn kommen vom 19. Oktober bis 3. November in die 8. Ausstellung des Bezirksvorstandes Berlin am Fernsehturm. Sie ist den Eisenbahnjubiläen gewidmet und zugleich die bisher erfolgreichste.

Der 7. Fotowettbewerb, der unter dem Thema „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ steht, hat mit 208 Teilnehmern und 777 Schwarzweiß-Fotos und 347 Dias die bisher größte Resonanz.

November: Beim XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Trutnov (ČSSR) werden 131 Modelle bewertet und 46 Preise vergeben. Die DDR bringt 53 Exponate ein und erwirbt 25 Preise.

Chronik des DMV

Dezember: 56 historische Straßenbahnfahrzeuge und zwei Doppeldeck-Omnibusse sind in Tausenden Arbeitsstunden wieder aufgebaut worden. Sie werden von Verbandsmitgliedern in Zusammenarbeit mit den Nahverkehrsbetrieben betreut und zu Höhepunkten eingesetzt. In 27 Arbeitsgemeinschaften des DMV beschäftigen sich Freunde mit dem Städtischen Nahverkehr.

1986, März: Schülermitglieder der AG 6/52 Leipzig enthüllen am 1. in Machern

den Gedenkstein zum 150. Jahrestag des Beginns der Erdarbeiten für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE).

In den zurückliegenden fünf Jahren konnten während der Bezirksspezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 305 Arbeitsgemeinschaften mit 415 Exponaten gezählt werden.

Juli: Am Lager der Erholung und Arbeit in Leipzig nehmen 26 Jugendliche teil, insgesamt sind es seit 1978 242 Jugendliche.

Oktober: Auf dem 16. Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ in Friedrichroda werden 19 Exponate vorgeführt und bewertet. Bisher waren insgesamt an diesen Leistungsschauen 223 Mannschaften beteiligt.

November: Auf der Zentralen Messe der Meister von morgen in Leipzig stellen Mitglieder der AG 6/46 Merseburg, 6/52 Leipzig, 6/54 Leipzig sowie der Bezirksvorstand Halle vier Exponate aus.

Beim XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Budapest werden 99 Modelle von den Juroren bewertet, 40 erhalten einen Preis. Die Modellbauer der DDR behaupten mit 45 Modellen und 22 Preisen ihre führende Rolle in diesem international anerkannten Leistungsvergleich.

Wolfgang Theurich, Görlitz

Der neue Oberleitungs- revisionstriebwagen

Die Elektrifizierung des Verkehrswesens wurde bekanntlich am Ende des vergangenen Jahrhunderts durch Werner v. Siemens angeregt. Für die Eisenbahn griff die Königlich-Preußische Eisenbahnverwaltung (KPEV) diesen Gedanken auf und führte umfangreiche Versuche in Vorbereitung der sogenannten Vollbahnelektrifizierung durch. Sie begannen auf ausgewählten Nahverkehrsstrecken in Berlin und Hamburg. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und gesammelten Erfahrungen wurden bei der Elektrifizierung von Fernbahnen berücksichtigt. Dabei handelte es sich ab 1909 zunächst um Teilabschnitte im mitteldeutschen Raum, in Schlesien und in Bayern. Der erste Weltkrieg unterbrach die Bemühungen zur kontinuierlichen Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes. Erst in den Jahren nach 1920 konnten die Arbeiten fortgesetzt werden.

Schon immer Spezialfahrzeuge

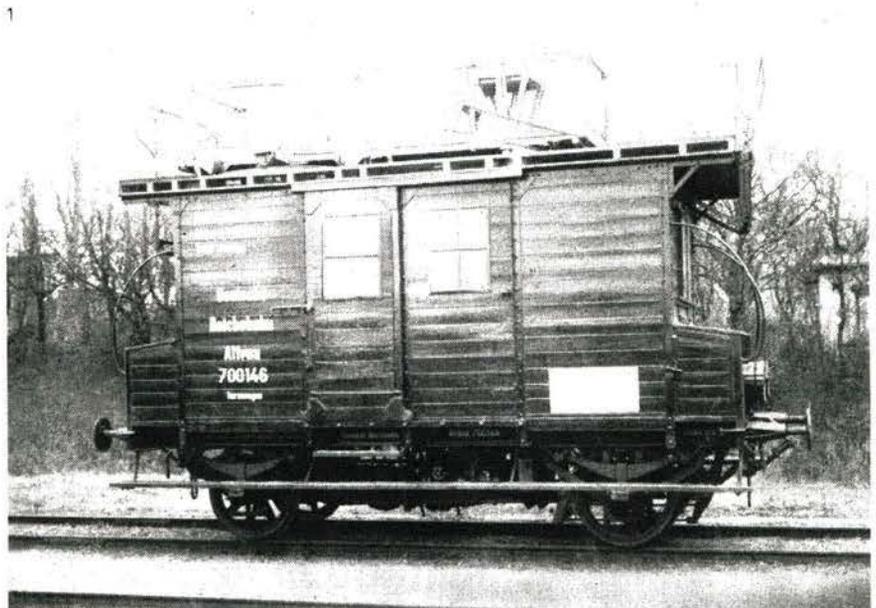
Der elektrische Zugbetrieb erfordert seit eh und je neben entsprechenden Triebfahrzeugen auch Fahrzeuge für die Fahrleitungskontrolle und -unterhaltung. Letztere wurden bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Turm- oder Prüfungswagen bezeichnet. Als Antrieb dienten Otto- oder Dieselmotore mit mechanischer und elektrischer Kraftübertragung. Darüber hinaus gab es einige Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb aus der Batterie. Abb. 1 zeigt den zweiachsigen Turmwagen Altona 700146.

Im Jahre 1927 lieferte die Firma Rathgeber für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft drei Turmwagen. Bis zu diesem Zeitpunkt setzte sie auch zu Turmwagen umgebaute Fahrzeuge ein. Zu diesem Zweck wurde 1925 in Görlitz ein Benzol-Elektrischer Triebwagen, 3./4. Klasse, zu einem Prüfungswagen für elektrische Bahnen hergerichtet. Diesen Wagen mit der Bezeichnung „767507 Breslau“ ordnete man der Fahrleitungsmeisterei Lauban (heute: Lubań Śl./VRP) zu (Abb. 2). Während des zweiten Weltkriegs mußte die Streckenelektrifizierung erneut eingestellt werden.

Neuer Anfang – neue Fahrzeuge

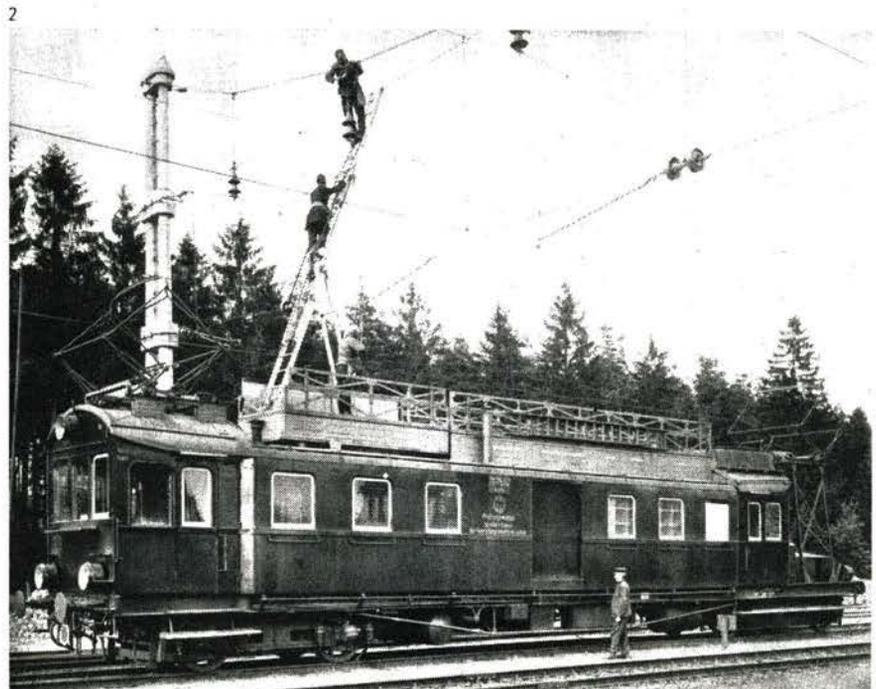
Nach der Befreiung vom Hitlerfaschismus galt es zunächst, die zerstörten Bahnanlagen und Fahrzeuge instandzusetzen. Zu Beginn der 50er Jahre konnte auch an die Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebes im Raum Halle/Leipzig gedacht werden. Mit sowjetischer Hilfe begannen daher ab 1952 die ersten Vorbereitungen. Bis 1958 wurde die Elektrifizierung zwischen Leipzig/Halle und Magdeburg abgeschlossen. Für die Instandhaltung dieser Streckenabschnitte beschaffte die Deutsche Reichsbahn von 1956 bis 1959 fünf zweiachsige Fahrzeuge. Die ersten drei, 1956 gelieferten, wurden noch als Fahr-

leitungsuntersuchungswagen bezeichnet und erhielten zunächst die Nummern 700001 (Abb. 3), 700002 und 701427. Später gehörten sie mit den Nummern VT 135 701 bis 135 703 zum Bestand. Für die beiden Fahrzeuge von 1959 war bereits der Begriff Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) üblich. Diese Wagen kamen als VT 135 705 bis 135 706 zur Deutschen Reichsbahn. Die weitere Streckenelektrifizierung in den 60er Jahren erforderte nun auch vierachsige ORT. Sechs dieser Wagen mit den Nummern VT 137 710 bis 137 715 wurden 1968 gebaut. Abb. 4 zeigt den Oberleitungsrevisionstriebwagen mit der neuen Nummer 188 202-6



1 Zweiachsiger Turmwagen aus der Anfangszeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, „Altona 700146“

2 Vierachsiger Prüfungswagen „767507 Breslau“ während eines Streckeneinsatzes im Jahre 1926



im Einsatz auf einer Strecke im sächsischen Dreieck. All diese Oberleitungsrevisionstriebwagen wurden im VEB Waggonbau Görlitz hergestellt.

Weiterentwicklung unumgänglich

Nachdem die Streckenelektrifizierung zu Beginn der 80er Jahre zum wichtigsten Rationalisierungsvorhaben der Deutschen Reichsbahn geworden ist, reichen für die ständige Revision und Instandsetzung die bisher im Betriebs-einsatz befindlichen ORT nicht mehr aus. Die Deutsche Reichsbahn veranlaßte deshalb, daß neue Oberleitungsrevisionstriebwagen hergestellt werden. Die Entwicklung und der Bau wurden wiederum dem VEB Waggonbau Görlitz übertragen. Die wichtigsten technischen Parameter dieses neuen Fahrzeuges sind aus der Tabelle ersichtlich.

Er erhielt – wie auch seine Vorgänger – einen Dieselmotor. Die unterflur angeordnete Antriebsanlage besteht aus dem Fahrdieselmotor, einer drehelastischen Kupplung, einem Strömungsge-

triebe und Achsgetriebe. Ein mit dem Strömungsgetriebe gekuppelter Drehstromgenerator mit nachgeschaltetem Gleichrichter dient der Energieversorgung mit 130/110-V-Gleichspannung. Durch das Diesel-Generator-Aggregat (12-kW-Nennleistung), ebenfalls in Unterfluranordnung, werden die Arbeitsbühnen und Werkzeuge mit Drehstrom (380/220 V, 50 Hz) versorgt.

Die auftretende Verlustwärme wird über das Kühlwasser an die Außenluft abgeführt. Dazu dient der Unterflurkühler. Gleichzeitig kann das Kühlwasser als Wärmespeicher für die Warmwasserheizung des Wagens genutzt werden. Diese Aufgaben übernimmt zum

Der neue Oberleitungsrevisionstriebwagen wurde mit einem Trieb- und einem Laufdrehgestell ausgestattet. Beide Drehgestelle stellen eine Modifikation der Bauart Görlitz V dar.

Für die Arbeit unter dem Fahrdrabt stehen eine feste und eine bewegliche Bühne zur Verfügung. Unter dem Fußboden der letztgenannten befindet sich eine hydraulisch aufrichtbare Leiter. Sie dient den Arbeiten im Kettenwerk, dafür kann sie bis zu einer Höhe über SO von 18 m ausgefahren werden. Neben den Arbeitsbühnen ist auch die übrige Dachfläche begehbar. Die bewegliche Bühne wird vom Dom bedient. Auf dem Dach gibt es außer den Arbeitsbühnen noch einen Meß-Strom-

Tabelle Technische Daten des neuen ORT (soweit nicht aus Abb. 5 ersichtlich)

Fahrzeuge ohne Zusatzteile	
Länge d. Wagenk.	21 440 mm
Breite d. Wagenk.	2 854 mm
Wagenhöhe über SO	
Beobachtungsdom	4 450 mm
V _{max} i. d. Ebene	100 km/h
V _{max} i. d. Ebene mit 50-t-Anhängelast	80 km/h
niedrigste Revisionsgeschw.	5 km/h
zulässige Schleppgeschw.	120 km/h
kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser	120 m
befahrbarer Scheitelhalbmesser für Ablaufberge	300 m
Eigenmasse	58 t
Kraftstoffvorrat	800 l
Fahrdieselmotor	Typ 6 VD 18/15 AL-2 HRW 123
Leistung	330 kW
Strömungsgetriebe	Typ GS 20/4,2
Bremsbauart	
KE GP (Scheibenbremse)	
Heizung	Warmwasser
Energieversorgung Bordnetze	
	130/110 V Gleichspannung
	28/24 V Gleichspannung
	380/220 V, 50 Hz, Drehstrom
Batterie	
	Typ 4 Gt 6 V 260 Ah
	Typ 3 Gt 6 V 195 Ah
Arbeitsbühnen	
Fußbodenhöhe über SO	4 200 mm
feststehende Bühne Breite	1 660 mm
bewegliche Bühne Breite	1 660 mm
Hubhöhe	2 000 mm
zulässige Belastung am ausgeschwenkten Bühnende	300 kg
Schwenkbereich nach jeder Seite	100°
Leiter	
Steighöhe	12 000 mm
Aufrichtwinkel bis maximal zulässige Belastung bei Aufrichtwinkel von 70° bis 75°	75°
seitliche Verschiebbarkeit	1 717 N
	300 mm



Vorwärmen der Maschinenanlage und zum Heizen während des Wagenstillstandes ein im Untergestell angeordnetes Heizgerät.

Im Grundriß stellt sich der Wagen mit folgender Raumaufteilung dar: Führerstand 1 und 2, Aufenthaltsraum, Werkstatttraum und Toilette (Abb. 5). Die Räume sind gemäß den Anforderungen an die Arbeitsbedingungen für den Betriebseinsatz ausgestattet worden. Der Aufenthaltsraum erhielt einen Tisch, eine Sitzbank, fünf klappbare Sitze, zwei Kleiderschränke, einen Kühlschrank, eine zweiflammige elektrische Kochgelegenheit und diverse Schränke.

Die größte Fläche des Grundrisses nimmt der Werkstatttraum ein. In ihm befinden sich u. a. eine Werkbank von 6-m-Länge mit zwei Schraubstöcken, Bohrmaschine und ein Schleifbock, verschiedene Wandschränke für Werkzeuge und Material, Halterungen für Sauerstoffflaschen und Seilrollen, Beladeeinrichtung, Schaltschränke sowie der Aufstieg zu den Arbeitsbühnen.

3 Zweiachsiger Fahrleitungsuntersuchungswagen der Deutschen Reichsbahn „Magdeburg 700001“, Baujahr 1956

4 Vierachsiger Oberleitungsrevisionstriebwagen der Deutschen Reichsbahn 188 202-6 im Bahnhof Meißen

5 Projektbild des neuen vierachsigen Oberleitungsrevisionstriebwagens für die Deutsche Reichsbahn

Foto: Werkfoto, Sammlung Verfasser (1); VEG Waggonbau Görlitz (Archivaufnahme) (2); VEB Waggonbau Görlitz (Werkaufnahme) (3); Bildstelle der Rbd Dresden (4); Zeichnung: VEG Waggonbau Görlitz, Nr. 559.1.01.01

abnehmer. Er ist bei Bedarf an den Fahrdrabt zu drücken und dient der Beobachtung.

Das Fahrzeug hat außerdem eine „Mobile Eisenbahnstreckenfunk-Anlage“ (MESA), eine elektronische Sicherheitsfahreinrichtung (Sifa) mit zeitabhängiger Wachsamkeitskontrolle sowie die punktförmige induktive Zugbeeinflussung (PZB 80) erhalten.

Der Triebwagen stellt sich auch äußer-

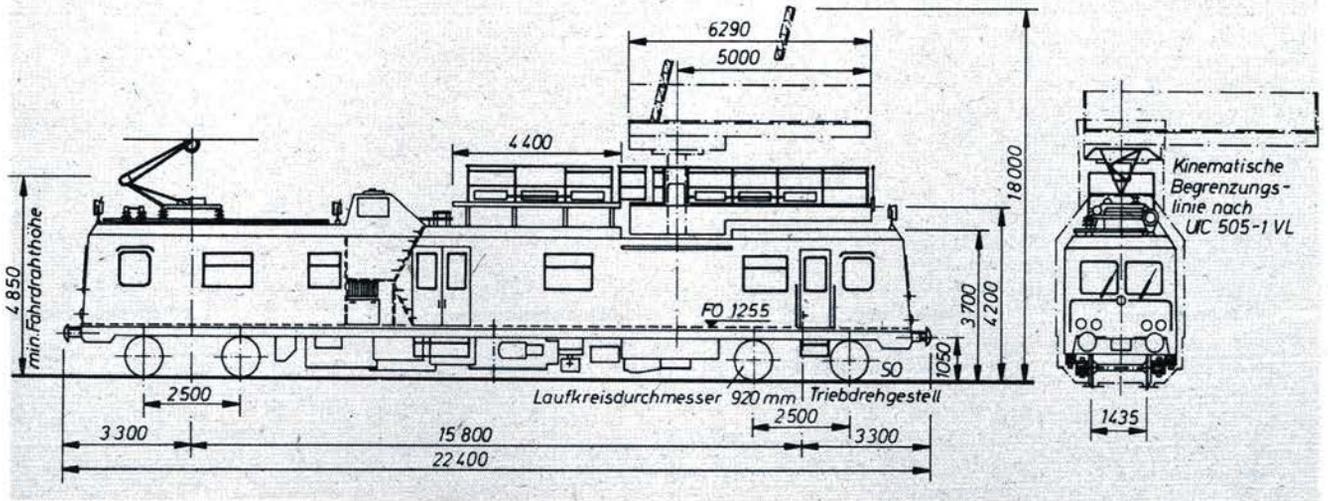
4

lich in einer gefälligen Form dar (siehe 2. Umschlagseite dieses Heftes sowie Abb. 5). Die ersten beiden Fahrzeuge mit den Nummern 188 301-6 und 188 302-4 wurden in Görlitz fertiggestellt, umfangreichen Typprüfungen unterzogen und der Deutschen Reichsbahn zur Erprobung im Betriebseinsatz übergeben.

Quellenangaben

- (1) Autorenkollektiv unter Ltg. Prof. Dr. E. Rehbein: Deutsche Eisenbahnen 1835-1985, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1985
- (2) -: Beschreibung für vierachsige Oberleitungsrevisionstriebwagen DR des VEB Waggonbau Görlitz vom 29. Mai 1986
- (3) Zschech, R.: Triebwagen-Archiv, 2. überarbeitete Auflage; transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1970

5



30 Jahre Wendezugbetrieb

Vor 30 Jahren, am 29. September 1957, nahm die Deutsche Reichsbahn offiziell den Wendezugbetrieb auf und zwar zwischen Halle (Saale) und Leipzig Hbf. Weil diese Strecke erst Ende 1958 elektrifiziert wurde, setzte man zunächst Dampflokomotiven der BR 65.10 ein, die indirekt gesteuert wurden: Ein auf der Lokomotive befindlicher Bediener – ihn bezeichnete man als reglerberechtigten Heizer – regelte nach Angaben (Befehlen) eines an der Zugspitze im Wendezug-Befehlswagen befindlichen Lokomotivführers die Antriebskraft und die Geschwindigkeit. Das Foto zeigt den ersten Wendezug-Befehlswagen, aufgenommen am 15. Februar 1958 in Halle (Saale) Hbf. Beide Eisen-



bahner verständigten sich mit Klingelzeichen (Achtung; Anfahren bzw. Beschleunigen; Triebkraft abschalten; Notsignal; Prüfzeichen; Wiederholung des Klingelzeichens nach Ausführen des Befehls), weshalb diese Art von Wendezügen scherzhaft als „Klingelzüge“ bezeichnet wurde. Von der Lokomotive war bis zum Wendezug-Befehlswagen die Hauptluftbehälterleitung durch alle Wagen geführt, um

vom Befehlsabteil aus über ein dort befindliches Führerbremsventil den Zug anhalten zu können. Im übrigen hatte der Befehlswagen u. a. einen Bahnwärmer, eine Sandstreu-Einrichtung, ein Typhon, zwei Scheibenwischer sowie ein Spitzen- und Schlußsignal. Für diesen Wendezugbetrieb setzte man vornehmlich Dampflokomotiven mit geschlossenem Führerhaus ein (BR 65.10, in

Rostock von 1964 bis 1967 auch BR 62), die beim Schieben mit Schornstein voran fahren mußten, um den reglerberechtigten Heizer das Beobachten der Strecke, Überwachungseinrichtungen und der Befehlsanlage zu erleichtern. Zusätzlich war auf der Dampflokomotive ein Druckluft-Schaltzylinder installiert, der bei einer plötzlichen Bremsung im Gefahrenfall den Dampfregler schloß und damit die Zugkraft drosselte. Wendezug-Befehlswagen waren mit Sicherheitsfahrshaltern (Sifa) ausgestattet, die bei Dienstunfähigkeit des Lokomotivführers die Zwangsbremung auslöste. Wendezugbetrieb mit Dampflokomotiven bestand bis 1970, zuletzt zwischen Flughafen Berlin-Schönefeld und Wünsdorf. Heute erfolgt der Wendezugbetrieb nur noch von einem Steuerabteil aus. Die fernbedienten und direkt gesteuerten Diesel- und elektrischen Lokomotiven sind unbesetzt.

*Text: Dipl.-Ing. B. Kuhlmann, Berlin
Foto: Bildstelle Rbd Halle/Bittner*

Jürgen Engwicht (DMV), Göhren (Rügen) und Peter Pohl (DMV), Coswig (b. Dresden)

Mit der Eisenbahn nach Sibirien

Ein Reiseerlebnis besonderer Art

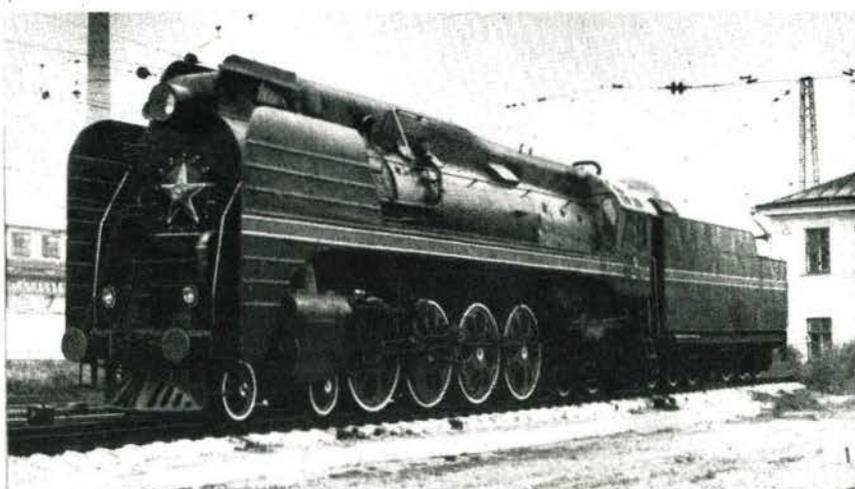
1. Teil

Als vor 150 Jahren die erste russische Eisenbahn eröffnet wurde (mehr darüber auf S. 12 dieser Ausgabe – die Redaktion), folgte das Zarenreich Rußland damit dem Trend der wichtigsten europäischen Industrieländer. Der Bahnbau kam nun in vielen Teilen dieses riesigen Landes in Gang. Im Jahre 1914 verfügte Rußland bereits über Eisenbahnstrecken mit einer Länge von mehr als 80 000 km. Dennoch: Diese Strecken waren in keiner Weise ausreichend. Eine absolute Ausnahme spielte dabei die Transsibirische Eisenbahn. Bereits frühzeitig erkannte man die große strategische Bedeutung einer durchgehenden Eisenbahnverbindung von Moskau bis an den Stillen Ozean. So konnte 1891 aufgrund eines Zarenlasses der Bahnbau von beiden Endpunkten aus beginnen und bereits 1905 erfolgreich beendet werden. Damit war in relativ kurzer Zeit unter schwierigsten Bedingungen in teilweise unwegsamem Gelände die noch heute mit über 9000 km längste durchgehend befahrene Eisenbahnstrecke der Welt errichtet worden. Ein Wendepunkt in der Geschichte der russischen Eisenbahnen trat bekanntlich mit dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution vor 70 Jahren ein. Seitdem befinden sich die Eisenbahnen in Volkes Hand. Zunächst wurden besonders im Uralgebiet und Westsibirien neue Eisenbahnstrecken gebaut. Diese Entwicklung mußte 1942 durch den Überfall der faschistischen Wehrmacht Hitlerdeutschlands unterbrochen werden. Die Sowjetischen Eisenbahnen erbrachten im Großen Vaterländischen Krieg gigantische Leistungen. Militärische Versorgungsaufgaben, die Verlagerung ganzer Industriebetriebe nach Sibirien gehörten ebenso dazu wie Lebensmitteltransporte für die Bevölkerung.

Nach dem Sieg über den Hitlerfaschismus 1945 wurde sofort mit dem Neuaufbau des verwüsteten Landes begonnen. Darin einbezogen waren auch die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD). Neben dem raschen Wiederaufbau der zerstörten Eisenbahnstrecken im europäischen Teil begann bereits Anfang der 50er

Jahre der weitere Ausbau des Streckennetzes im asiatischen Teil der UdSSR. Diese Arbeiten wurden stets von der Erkenntnis getragen, daß die geologische Erkundung, die Erschließung und der Transport der sibirischen Bodenschätze ohne eine leistungsfähige moderne Eisenbahn nicht möglich ist. Schlagzeilen jedoch machte in den letzten Jahren vor allem der „Eisenbahnbau des Jahrhunderts“, wie die bekannte BAM (Baikal-Amur-Magistrale) genannt wird. Das wichtigste Rückgrat für diesen Bahnbau war und ist heute noch die berühmte Transsibirische Eisenbahn – kurz auch „Transsib“ genannt.

dem aus Ammendorfer Weitstreckenzugwagen der SŽD und Görlitzer Schlafwagen der ČSD bestehenden Zug fahren wir erwartungsvoll dem Eisenbahnerlebnis Sibirien entgegen. Erstmals machen wir am 14. Oktober 1986 bei Sonnenaufgang Bekanntschaft mit der breiten Spur. Vom ČSD-Grenzbahnhof Cierna nad Tisou bis nach Tschop, dem ersten Bahnhof auf sowjetischem Staatsgebiet, vergehen nur wenige Minuten. In Tschop dann die „breite Spur“ von 1524 mm der SŽD. Bevor die Reise weitergeht, muß erst einmal umgespurt werden. Da wir im Zuge bleiben dürfen, können wir dieses technische



Bereits seit langem hatten wir den Wunsch, diese legendäre Eisenbahnstrecke kennenzulernen. Im Oktober 1986 war es dann endlich soweit. Gemeinsam mit einer Gruppe von Eisenbahnfreunden aus der ČSSR und DDR konnten wir eine Eisenbahnreise von Dresden über Prag und Moskau bis Nachodka am Stillen Ozean erleben. Darüber soll nun in diesem und im folgenden Heft des „me“ die Rede sein.

Mit dem Dukla-Express nach Moskau
Am 13. Oktober 1986: Es ist 16.33 Uhr MEZ. Unsere Reise ab Prag beginnt. In

Schauspiel aus nächster Nähe verfolgen. Zunächst wird rangiert. Nun werden die Wagenkästen mit Hilfe moderner Technik schnell angehoben, die Drehgestelle mit 1435-mm-Spurweite gegen Drehgestelle mit 1524-mm-Spurweite ausgetauscht und die Wagenkästen abgesenkt. Im Bahnhof Tschop herrscht ein reger internationaler Zugverkehr. Neben Fahrzeugen der SŽD und ČSD auch welche der MÁV. Unser Zug ist inzwischen auf die beachtliche Länge von 20 Reisezugwagen verstärkt worden. Eine WL 10-Doppellokomotive schleppt uns nun ins Gebirge. Beim

1 Einst unersetzbar im hochwertigen Schnellzugdienst der SŽD – heute ein Lokomotivdenkmal auf dem Belorussischen Bahnhof in Moskau: die Lokomotive P 36-0120.

2 Ein Unterwegsbahnhof der „Transsib“ im europäischen Teil der Sowjetunion. Der Güterzug mit der Eⁿ 2-1140 steht auf dem Überholungsgleis.

3 Sie gibt es fast überall: Empfangsgebäude aus der russischen Zeit in Holzbauweise.

3



Verlassen des Bahnhofs Tschop sehen wir eine bei uns unübliche Kreuzung. Wie von den amerikanischen und englischen Eisenbahnen her bekannt, handelt es sich dabei um eine Kreuzung von zwei Hauptstrecken mit ca. 80°. Über Uschgorod und Samber geht die Fahrt bis Lwow. Die bis hierher über die Waldkarpaten führende Gebirgsstrecke weist erhebliche Steigungen, interessante Tunnel und Brücken auf. In Lwow und Ternopol entdecken wir die ersten Dampfloks. Es sind Denkmäler. Nach dem Überqueren der Waldkarpaten zeigt sich die Landschaft völlig anders. Wir rollen durch die Ukraine, eine überwiegend flache Landschaft. In den Dörfern gut gepflegte Holzhäuser. Bis Moskau folgen dann Kiefern- und Birkenwä-

der. Wie sich dann herausstellt, werden von nun an bis zum Stillen Ozean Birken unsere ständigen Reisebegleiter sein. Am 15. Oktober erreichen wir um 14.15 Uhr Moskauer Zeit die sowjetische Hauptstadt. Sie ist sowohl Zwischenstation als auch der eigentliche Ausgangspunkt unserer Reise nach Sibirien. Bei Ankunft auf dem Kiewer Bahnhof entdecken wir ein weiteres Dampflokomotivdenkmal.

Zwischenstation Moskau

Bevor unsere eigentliche Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn beginnt, machen wir bis zum 18. Oktober in

Moskau Station. Zeit genug, um die Eisenbahn Moskaus näher kennenzulernen. Imposant und aufregend ist immer wieder die Fahrt mit der Moskauer Metro. Sauber und abwechslungsreich gestaltete Bahnhöfe, pünktliche und schnelle Züge. Die Moskauer Metro ist über das eigene Land hinaus ein bekanntes Massenverkehrsmittel, das nicht mehr hinwegzudenken ist.

Unser eigentliches Ziel in Moskau gilt jedoch den vielen Fernbahnhöfen. Moskau hat ja bedingt durch die geschichtliche Entwicklung keinen Zentralbahnhof. Doch das macht sich nicht nachteilig bemerkbar. Alle Fernbahnhöfe sind mit der „braunen“ Metroringlinie schnell erreicht. Noch aber wartet ein besonderer Höhepunkt auf uns: die Be-

sichtigung des Moskauer Bahnbetriebswerkes Sortirowotschnaja. Diese zur Moskauer-Kasaner Eisenbahn gehörende Anlage ist durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet. Im Traditionskabinett erfahren wir, daß hier vor genau 69 Jahren Moskauer Eisenbahner den ersten Leninschen Subbotnik zur Unterstützung der gerade entstandenen Sowjetmacht organisierten. Als nach dem Weltkrieg viele Lokomotiven nicht mehr einsatzbereit waren, leisteten Moskauer Eisenbahner wiederum diese bemerkenswerte Initiative. Sie setzten neben ihren keinesfalls leichten laufenden Arbeiten zusätzlich die Dampflokomotive O^w 7024 instand. Diese Maschine verkehrte dann bis 1959 auf verschiedenen Strecken Sibiriens und steht heute wieder betriebsfähig im Bw Moskau-Sortirowotschnaja. Bei einem Gespräch mit Moskauer Eisenbahnern im alten Lokschuppen konnten wir uns vom tadellosen Zustand der Lokomotive überzeugen. Darüber hinaus erinnert heute ein Denkmal vor dem Bw an diese hervorragende Tat der Moskauer Eisenbahner. Ein freundlicher Lokomotivführer zeigt uns vor dem Schuppen weiterhin die betriebsfähige Dampflokomotive Eⁿ 789-63. Sie dient heute Heizzwecken.

Am 17. Oktober 1986 besichtigen wir die südlich von Moskau gelegenen Versuchsanlagen der SŽD in Schtscherbinka. Leider war die Verkehrsausstellung „Moskau 86“ bereits geschlossen, so daß wir nur die äußeren Anlagen kennenlernen konnten. Bei der Rückfahrt machten wir eine Stippvisite im Belorussischen Bahnhof. Hier befindet sich als gut gepflegtes Denkmal die formschöne sowjetische Schnellzuglokomotive P 36-0120. Mit vielen interessanten Eindrücken heißt es nun Abschied nehmen vom Zwischenaufenthalt in Moskau.

Mit dem „Rossija“ über 9000 km unterwegs

Am Morgen des 18. Oktober 1986 beginnt unsere große Exkursion nach Sibirien. Trotz Sonne gibt es in Moskau die ersten Minusgrade. Erwartungsvoll begeben wir uns mittags zum Jaroslawer Bahnhof. Hier fährt täglich der Zug-Nr. 2 „Rossija“ der Sowjetischen Eisenbah-

Die Macht der Eisenbahn

Auf der Tagung des Gesamtrussischen Zentralexekutivkomitees im April 1918 sprach Lenin von der „Macht“ der Eisenbahn: „Denn die Eisenbahnen sind der Angelpunkt, sind eine der Erscheinungsformen engster Verbindung zwischen Stadt und Land, zwischen Industrie und Landwirtschaft, auf die sich der Sozialismus voll und ganz stützt. Um diese Verbindung zwecks planmäßiger Tätigkeit im

Interesse der gesamten Bevölkerung herzustellen, dazu braucht man die Eisenbahnen.“

Den Platz der Eisenbahn im System der Volkswirtschaft skizzierte Lenin im Februar 1920 mit den Worten: „Die Arbeiter und Bauern werden es verstehen ... Landwirtschaft und Industrie wieder aufzubauen und sich ein neues, glückliches Leben zu erkämpfen. Der erste und wichtigste Schritt auf diesem Wege ist die unverzügliche Wiederherstellung des Verkehrswesens, die um jeden Preis, mit re-

volutionärer Energie, mit militärischer Entschiedenheit, Geschlossenheit, Schnelligkeit und Hingabe durchgeführt werden muß.“

In seiner Rede „Über die Arbeit für das Verkehrswesen“ (März 1920) heißt es: „Die Eisenbahnlinien sind gestört. Wir müssen das Verkehrswesen wieder herstellen. Dann werden wir den Fabriken Getreide, Kohle und Erdöl liefern, dann werden wir Salz heranschaffen, dann wird der Wiederaufbau der Industrie beginnen.“

nen nach Wladiwostok ab. Mit 9297 km Laufleistung ist er der längste auf der Welt durchgehend verkehrende Zug. Wie wir später vom Zugführer erfahren, sind täglich sieben Zugpaare als „Rossija“ zwischen Moskau bis Wladiwostok als Zug-Nr. 2 unterwegs. In umgekehrter Richtung kommen als Zug-Nr. 1 noch einmal sieben hinzu. Ein weiterer 15. Zug für den „Rossija“ steht als Reservetrain in Wladiwostok. Jeder Wagen ist mit zwei Schaffnern besetzt. Sie lösen sich im 12-Stunden-Rhythmus ab. Doch zurück zum Jaroslawer Bahnhof: Hier herrscht ein für unsere Verhältnisse ungewohntes Fluidum. Im Empfangsgebäude ein emsiges Treiben. In den großen Sälen Reisende, die auf ihren Zug warten. Für viele Menschen steht die Reise des Lebens bevor. Für uns Mitteleuropäer noch unverständlich, nach 18 000-km-Eisenbahnfahrt durch Sibirien soll sich das aber ändern. Pünktlich wird unser Zug bereitgestellt. Er hat eine beachtliche Länge, 18 Schlafwagen, zwei Speisewagen und ein Gepäckwagen bilden den „Rossija“. Beim Einsteigen werden wir freundlich von einer Wagenschaffnerin empfangen und in unser Abteil eingewiesen. Noch haben wir Zeit, unseren Zug genauer in Augenschein zu nehmen. Gefahren wird der „Rossija“ zunächst von den Lokomotiven Tsch S2-932 und Tsch S2-935. Sie wurden in der ČSSR gebaut. Die Reisezugwagen stammen vom VEB Waggonbau Ammendorf und die Speisewagen vom VEB Waggonbau Görlitz aus der DDR. Unser Wagen, Baujahr 1984, hat die Nr. 020 12755. Pünktlich – es ist 14.05 Uhr – das Abfahrtsignal. Wird es eine Fahrt ins Ungewisse? Werden unsere Hoffnungen erfüllt? Fragen, die wir uns vor dieser Reise oft gestellt haben. Es ist die längste Eisenbahnstrecke der Welt und führt durch endlos erscheinendes Flachland, durch Waldsteppen, durch Felsengebirge und durch die immergrüne Taiga bis an den Stillen Ozean.

Wie in einer großen Familie

Bereits nach kurzer Zeit fühlen wir uns in den bequemen Wagen aus Ammendorf wohl. Sie sind zweckmäßig eingerichtet und entsprechen in allen Belangen den Anforderungen einer langen Reise unter extremen klimatischen Bedingungen. Der Kontakt zu unseren sowjetischen Mitreisenden ist trotz vorhandener Sprachschwierigkeiten schnell hergestellt. Daß die Reise nach kurzer Zeit wie in einer großen Familie verläuft, ist für uns eine besondere Überraschung. Den berühmten sowjetischen Tee zu jeder Zeit vom Schlafwagenschaffner verabreicht, die Bedienung vom Speisewagen am Platz zu jeder Tages- und Nachtzeit sind Annehmlichkeiten, die wir gerne in Anspruch nehmen. Sie werden schnell zur Selbstverständlichkeit. Zügig geht die Reise in Richtung Osten. Wir messen eine Ge-

schwindigkeit von 120 km/h. Beim Lokwechsel in Danilow erhalten wir die Lokomotive Tsch S-4 305, eine moderne Ellok, ebenfalls importiert aus der ČSSR. Sehr schnell merken wir, daß Lokumläufe von 500 bis 800 km hier die Regel sind. Hinter Balesino sehen wir eine für uns ungewöhnliche Lokkombination: Drei Elloks des Typs WL 11 vor einem Güterzug. Kurz vor Perm im Ural die ersten Altbau-Elloks der Baureihe WL 22.

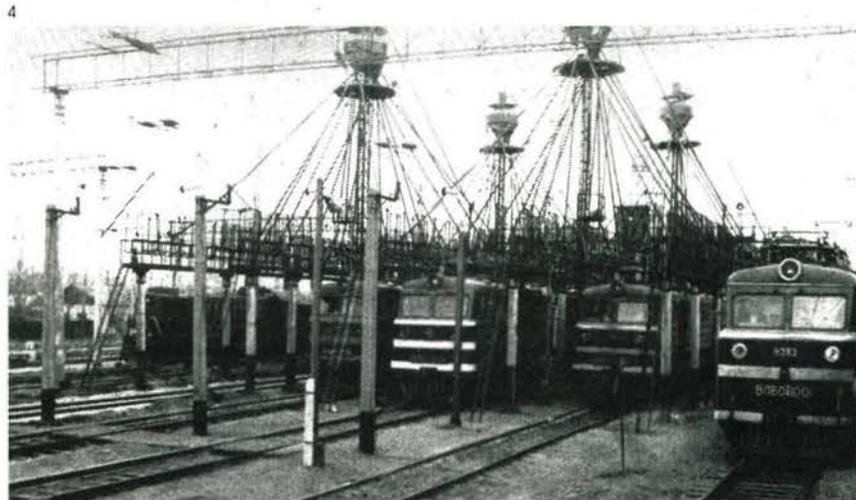
Wir schreiben den 19. Oktober 1986. Ein besonderer Höhepunkt erwartet uns. Am Kilometerstein 1778 überqueren wir im Ural bei trübem Wetter die Grenze von Europa nach Asien um

4 Größere Bahnbetriebswerke verfügen über diese riesigen Besandungsanlagen. Unvorstellbar sind diese Dimensionen in Mittel- und Westeuropa.

5 Noch immer in Betrieb ist diese Dampflokomotive. Aufgenommen wurde sie im Bahnhof Bogotol.

6 Umspuranlage im Bahnhof Tschop am 14. Oktober 1986. Nebeneinander liegen hier die Gleise der ČSD und SŽD.

7 Das moderne Empfangsgebäude in Tschop. Am Bahnsteig deutlich erkennbar ist das Vierschienengleis für die Spurweiten 1435 mm und 1524 mm (14. Oktober 1986).



14.30 Uhr MEZ. Es ist nicht einfach, die richtige Zeit zu finden. Wir einigen uns mit einem Mitglied unserer Reisegruppe, der seine nach MEZ eingestellte Uhr nicht verstellt. Eine Uhr zeigt die Moskauer Zeit an. Die anderen Uhren gehen nach Ortszeit.

Fortsetzung folgt

8 Zwischen Uschgorod und Lwow: In einem Betriebsbahnhof stehen abfahrtsbereite Güterzüge zur Überquerung des Karpatenkammes (14. Oktober 1986).

9 Für Heizzwecke im Einsatz ist die Dampflokomotive Eⁿ 78963 des Bw Moskau-Sortirwotschnaja (16. Oktober 1986).

10 Dieses Denkmal vor dem Moskau-Sortirwotschnaja erinnert an den „1. Leninschen Subbotnik“.

Fotos: J. Engwicht, Göhren (1 bis 6, 8 und 9); P. Pohl, Coswig (7 und 10)