

5
90

trans
press

modell eisenbahner

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

Messeberichte
aus Leipzig und
Nürnberg



Straßenbahn in Cottbus

Wie in den meisten Großstädten unseres Landes übernimmt die Straßenbahn auch in Cottbus den größten Teil des in der Bezirksstadt aufkommenden öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Neubaustrecken und TATRA-Straßen-

bahnen haben dazu beigetragen, daß dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel trotz vieler Engpässe in Wirtschaft und Verkehr ständig modernisiert und ausgebaut werden konnte. Ein weiterer Netzausbau ist bereits im Gespräch, und der VEB Cottbusverkehr wird bald wieder als ein selbständiges kommunales Unternehmen unabhängig von einem Verkehrskombinat bestehen. Mehr über die Cottbuser Straßenbahn auf den Seiten 4 und 5 dieses Heftes.



1 Am 16. November 1977 wurde die alte Endstelle am Bahnhof aufgelassen. Am 16. Mai 1966 warteten die Triebwagen 36 und 41 auf ihre Rückfahrt in die Stadt.

2 Eröffnung des Straßenbahnverkehrs zum Wohngebiet Sachsendorf/Madlow. Hier der eine Straßenbahnzug mit den Fahrzeugen 49, 86 und 80 am 21. Mai 1977 an der Haltestelle Straße der DSF.

3 Vor Aufnahme des TATRA-Linienvverkehrs warteten die Triebwagen 1 bis 12 im Betriebshof Berliner Straße am 4. Oktober 1979 auf die Ausfahrt.

4 Bis zur Umspurung auf Regelspur 1982 wurden neue Straßenbahnfahrzeuge auf dem Reststück der ehemaligen Spreewaldbahn angeliefert. Einmalig in der DDR geschah dies mit Schmalspurdiesellokomotiven. Hier wird der KT4D-Nr. 10 am 10. Mai 1979 mit der meterspurigen DR-Lok 199 006 zum Betriebshof geschoben.

5 Einmalig: Begegnung mehrerer Fahrzeuggenerationen im Bereich des Anschlußgleises Leipziger Straße am 14. September 1986: KT4D-Triebwagen 14, historischer Triebwagen 24 und Dampflok der Baureihe 44.

Fotos: U. Thomsch, Cottbus



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leserinformationen / Aktuelle Spalte	6
literatur	Rezension	21
junior	Stichwort Flankenschutz / Wie Züge länger auf der Strecke bleiben; Umbauvorschläge für TT-Fahrzeuge	14/15
international	Aufruf zum XXXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1990	26
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	24
anzeigen	suche/biete/tausche	25

eisenbahn

aktuell	Leipziger Frühjahrsmesse 1990	2
kurzmeldungen	DDR und Ausland	13
mosaik	Deutscher Eisenbahn-Verein	7
international	Schmalspurig durch das böhmische Hochland	10

nahverkehr

mosaik	Straßenbahn in Cottbus	4
---------------	------------------------	---

modellbahn

aktuell	Leipzig '90 Nürnberger Spielwarenmesse 1990	16 17
anlage	Haupt- und Nebenbahn eingleisig (TT)	21
tips	Stellwerk „Bw“ auf Bahnhof Berka (TT) Gesuperte Radnaben/Schrottleiter	22 22
vorbild-modell	80 030 Original und Modell	27

Titelbild

Der Deutsche Eisenbahn-Verein betreibt die erste Museumseisenbahn Deutschlands. Seit 1966 gehören die historischen Züge auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen–Asendorf zu den beliebtesten rollenden Technikdenkmälern in der Bundesrepublik Deutschland. Unser Bild zeigt einen Zug auf dieser Meterspurbahn, gezogen von der Lokomotive FRANZBURG, in der Nähe von Heiligenberg am 2. September 1988. Mehr über diese einzigartige Bahn auf den Seiten 7 bis 9 dieser Ausgabe.

Foto: W. Bäumer, Stuttgart

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
Telegraphenadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner“
ist Mitglied der Internationalen
Eisenbahn-Presse-Vereinigung
„ferpress“ mit dem Sitz in Basel.



Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Studienrat 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
Registrier-Nr.: 1151
Druck:
(140) Druckerei: Druckzentrum Berlin
– Grafischer Großbetrieb
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: 30. 3. 1990

Geplante Auslieferung: 4. 5. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes
6/90: 6. 6. 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 DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen

Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt der transpress-Verlag an.

Gottfried Köhler, Berlin



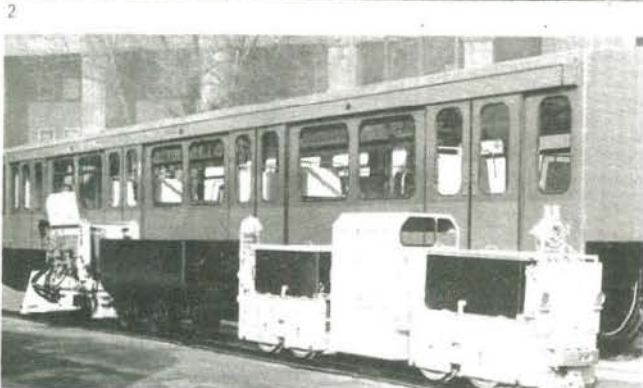
Leipziger Frühjahrsmesse 1990

Auf dem Ausstellungsgelände der Technischen Messe fanden die Besucher bei der „Schienenfahrzeug-Offerte“ keine Überraschungen. Jedenfalls nicht im Programm der in der DDR ansässigen Schienenfahrzeugbetriebe.

Aufmerksamkeit erregte die in der Meszeit eingebundene Absichtserklärung, eine deutsche Waggonbau AG zu bilden. In Form einer Holding AG wird das Berliner Kombinat Schienenfahrzeugbau unter maßgeblicher Beteiligung des AEG-Konzerns und der Preussag-Salzgitter AG zusammengehen. Mit Ausnahme des Berliner Bremsenwerkes, das mit der Knorr-Bremse AG ein Gemeinschaftsunternehmen vereinbart hat, sind alle 16 volkseigenen Betriebe dem neuen Konzern verpflichtet. Das bisherige DDR-Kombinat mit seinen fast 23 000 Mitarbeitern ist insbesondere Marktführer als Hersteller von Waggonen im RGW-Raum.

Nun zu den Exponaten. Die Hennigsdorfer waren erneut mit der Berliner S-Bahn, Baureihe 270, und mit einer Ellok der Baureihe 243 aus der laufenden Serie vertreten. Noch ist die Deutsche

Reichsbahn mit der Entwicklung zufrieden. Ähnlich die Situation im Waggonbau der DDR, die zuverlässig und in großer Stückzahl seit Jahren ihre traditionellen Kunden beliefert. Doch künftige Qualitätsanforderungen, insbesondere in Bezug auf Komfort und damit die Kundenwerbung, wurden durch zwei Erzeugnisse aus der BRD deutlich gemacht: Klimatisierter Reisezugwagen Bvmz 185 für den Hochgeschwindigkeitsverkehr [Linke-Hofmann-Busch, Waggon-Fahrzeug-Maschinen-GmbH (LHB), Salzgitter] und Inter-Regio-Reisezugwagen ARim 262, 1. Klasse mit einem Bistro-Café (PFA, Weiden). Ein anspruchsvolles innovatives Konzept, Qualität sowie Vielfalt in der Ausstattung kennzeichnen beide Exponate.



4



1 „Zugspitzen“! Im Vordergrund die in der DDR allseitig bekannte Ellok der Baureihe 243 (Stundenleistung 3 720 kW). Rechts im Bild die 1933 auch in Hennigsdorf gebaute Ellok 04 01 (Stundenleistung 2 190 kW), jetzt zum Fahrzeugbestand des Verkehrsmuseums Dresden gehörend. Dahinter der im Jahre 1936 gebaute Speisewagen WR 4ü, wieder originalgetreu hergerichtet und von der Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahntradition Zwickau“ des DMV betreut und gewartet.

2 Berliner S-Bahn mit dem von der SDAG Wismut, Betrieb für Bergbauausrüstung Aue, gebauten Untertagegespann. An der Spitze (rechts) die Batterie-Grubenlokomotive B 660, Leistung 8,4 kW, Eigenmasse 5,5 t, dazwischen der Förderwagen FA 153 mit einem Fassungsvermögen von 1,5 m³, am Schluß der Würfelschauellader LWS 160. Das Gespann stand auf 600-mm-spurigen Gleisen.

3 Der Waggonbau Dessau zeigte zwei Fahrzeuge vom Zugtyp ZC 5 für die Chinesischen Staatsbahnen. Der Dieselelektroaggregatwagen mit Mannschaftsabteil (vorn) ist 19 m lang; der Kühlwagen, Länge 21 m, hat ein Ladevolumen von 105 m³, und er nimmt eine Lademasse von 64 t auf. Die Gesamtlänge eines Zuges beträgt 106,69 m.

4 Die Firma Plasser & Theurer (Linz) hat für die Österreichischen Bundesbahnen den Gleismeßtriebwagen EM 80 gebaut. Er wird zum Erfassen der Gleisgeometrie während der Fahrt, zum Messen und Registrieren des lichten Freiraums um das Fahrzeug im Tunnel, in Bahnhöfen und auf freier Strecke eingesetzt (Vmax 80 km/h).

5 Ein Serienfahrzeug vom Waggonbau Görlitz ist der Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT), von der DR dringend benötigt, insbesondere für die Wartung und die Instandhaltung der Fahrleitungsanlagen verwendbar. Der ORT hat einen eigenen

6



dieselhydraulischen Antrieb (Motorleistung 330 kW); Geschwindigkeiten von 100 km/h sind zu erreichen. Die kleinste Dauerfahrgewindigkeit liegt bei 5 km/h. Das Fahrzeug hat eine feste und eine schwenkbare, hydraulisch gesteuerte Hub- bühne mit einem Schwenkbereich von 100 Grad. Die ausfahrbare Leiter ermöglicht das Arbeiten im Kettenwerk in Höhen bis 18 m.

6 Die Ansicht vom Türbereich des Bvmz läßt schon den technischen Entwicklungsstand erkennen. Es sind druckdichte elektropneumatisch zu betätigende Vertikalschwenkschiebetüren mit einem mit der Türbewegung gekoppelten Klapptritt. Bei dem Bvmz 185 handelt es sich um einen klimatisierten Abteil-/Großraumwagen der Deutschen Bundesbahn für den IC-Verkehr von LHB, Lüp 26,4 m, Drehzapfenabstand 19 m, Eigenmasse knapp 50 t

7 Als „neue Vertreter“ bezeichnen die Ammendorfer Waggonbauer ihre 27 m langen Wagen für

5



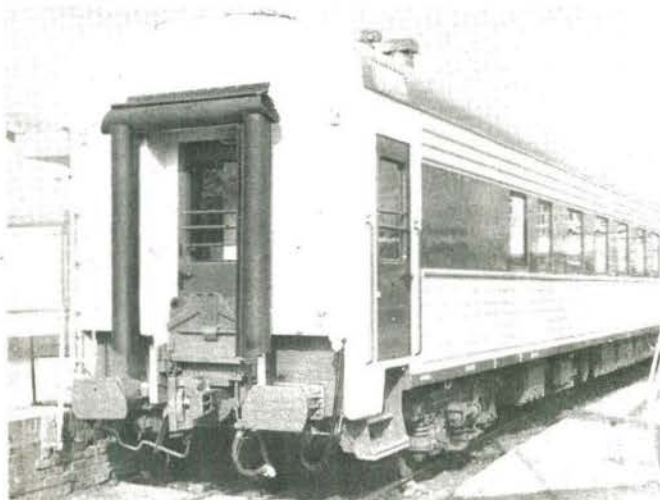
die Sowjetischen Eisenbahnen. Beispiele dafür sind u. a. das elektronische System für die Klimatisierung, der Mikrorechnereinsatz für die Meß-, Steuerungs- und Regelungsaufgaben, die schwingungsarmen Drehgestelle und die Hochleistungsbremsen.

Der ausgestellte Wagen nennt sich WPX-Club. Er hat für 20 Fahrgäste in den Abteilen bequeme Sitz- und Liegemöglichkeiten, des weiteren einen Salonraum, ebenfalls für 20 Personen eingerichtet. Lüp 27,43 m, Eigenmasse 60 t, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

8 PRAGOINVEST war seit längerer Zeit wieder mit einem Originalerzeugnis vertreten. Die Diesellok 237.0001, zweiachsig, hat einen 250-kW-LIAZ-Dieselmotor. Mit einer Anfahrzugkraft von 65 kN ist sie bis zur Geschwindigkeit von 60 km/h einsetzbar.

Fotos: Verfasser

7



8



Dipl.-Ing. oec. Ulrich Thomsch (DMV),
Cottbus



Straßenbahn in Cottbus

Die ersten vier Jahrzehnte

Am 18. Juli 1903 konnte nach jahrelangen Verhandlungen die erste elektrische Straßenbahnlinie in Cottbus eröffnet werden. Bis zum Ende des gleichen Jahres waren die drei geplanten Linien mit einer Länge von 8,45 km in Betrieb genommen worden.

Die Fahrzeuge wurden auf den einzelnen Linien durch unterschiedliche Farben gekennzeichnet:

Rote Linie: Staatsbahnhof–Gemeindegrenze Sandow

Blaue Linie: Gemeindegrenze Ströbitz–Dresdner Straße

Gelbe Linie: Schmellwitz (Nordfriedhof)–Spreewaldbahnhof.

Auf diesen Strecken verkehrten insgesamt 15 Triebwagen und 3 Beiwagen.

Bis zum Beginn des ersten Weltkriegs im August 1914 kamen zwei weitere Linien, die grüne und weiße Linie, hinzu. Der Wagenpark war inzwischen auch auf 22 Trieb- und 8 Beiwagen angewachsen, wobei letztere das Depot nur zu besonderen Anlässen verließen. Die Zahl der beförderten Personen stieg bis 1914 auf 2,5 Millionen im Jahr an.

Nach dieser Blütezeit machten sich bei der Cottbuser Straßenbahn die Auswirkungen des ersten Weltkriegs und der Inflation empfindlich bemerkbar. Verkürzungen und Einstellungen einzelner Linien blieben unumgänglich. Am 24. März 1923 mußte der Gesamtbetrieb eingestellt werden, und es wurde sogar der Verkauf aller Fahrzeuge und Anlagen erwogen.

Doch dann konnte der Betrieb ab 1. April 1924 etappenweise wieder aufgenommen werden. In die Jahre 1926/27 fielen auch die größten Netzerweiterungen nach Madlow und Schmellwitz. Die Weltwirtschaftskrise beendete von 1929 bis 1933 abermals diese Entwicklung. Erst Mitte der 30er Jahre begann der zweigleisige Ausbau einzelner Teilschnitte. Um die gesamte Verkehrssituation zu verbessern, gab es auch Projekte über die teilweise Umstellung des Straßenbahnbetriebs auf Obus- oder Kraftomnibusverkehr. Die Beförderungszahlen waren bis 1944 auf 14,3 Millionen Fahrgäste pro Jahr angestiegen, wobei der 28 Trieb- und 8 Beiwagen umfassende Wagenpark täg-

lich bis aufs Äußerste belastet wurde. Während des zweiten Weltkriegs blieben Schäden an den Gleis- und Fahrleitungsanlagen nicht aus. Infolge der Kampfhandlungen mußte der Betrieb am 18. April 1945 gänzlich eingestellt werden.

Die Jahre nach dem zweiten Weltkrieg

Nach Kriegsende gingen die Cottbuser Straßenbahner sofort an den Wiederaufbau des Straßenbahnbetriebs. Nach Abschluß der ersten notwendigen Reparaturen an den Gleisanlagen, Fahrleitungen und Fahrzeugen fuhr die Straßenbahn bereits am 20. Juni 1945 auf einem Teilschnitt. Bis Ende 1947 war das Straßenbahnnetz im wesentlichen wieder instand gesetzt. Die Beschäftigten der Straßenbahn leisteten damals unter schwierigsten Bedingungen eine Arbeit, die noch heute, nach 45 Jahren, Achtung und Anerkennung verdient.

Im Jahre 1952 wurde der VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Cottbus gebildet und damit der Grundstein für einen modernen Nahverkehrsbetrieb gelegt. Bis Ende 1955 konnte auch der zweigleisige Ausbau in der Spremberger Straße und in der Straße der Jugend abgeschlossen werden.

1958 fuhren die ersten Zeitkartenwagen auf der Linie 2. Damit begannen die Cottbuser Straßenbahner, die Fahrgastabfertigung zu rationalisieren. Mit Aufnahme des Zahlboxbetriebs im Jahre 1965/66 fanden diese Vorhaben einen vorläufigen Abschluß.

Neue Fahrzeuggenerationen

Vor dem Einsatz der ersten Einrichtungszüge war es notwendig, an den Endhaltestellen verstärkt Gleisschleifen zu bauen. Dabei wurden 1965 in Ströbitz und 1966 am Krankenhaus Streckenverlängerungen in Betrieb genommen, die die dortigen Einzugsbereiche wesentlich besser erschlossen.

Die kontinuierliche Neuzuführung von Trieb- und Beiwagen aus Gotha ermöglichte es, 1968 die letzten Vorkriegswagen aus dem Personenverkehr zurückzuziehen, nachdem sie ab 1965 nur noch zeitweise auf der Linie 1 verkehrten. Damit war Cottbus die erste Stadt in der DDR, in der man nur Fahrzeuge aus der volkseigenen Waggonindustrie einsetzte, also typenrein gefahren wurde.

Der Ausbau des Netzes

Das ab 1971 DDR-weit wirksam gewordene Wohnungsbauprogramm stellte auch an die Cottbuser Straßenbahn als den Hauptträger des öffentlichen Personenverkehrs neue Anforderungen. Die erste Strecke in ein neues Wohngebiet wurde am 20. Dezember 1972 im Bereich der Artur-Becker-Straße bis zur

Wendeschleife Cottbus-Ost in Betrieb genommen. 1973 und 1974 folgten umfangreiche Gleisveränderungen im Stadtzentrum, die mit Inbetriebnahme der Anlage in der Stadtpromenade am 29. Juli 1974 ihren Abschluß fanden. Die traditionelle Trasse durch die Spremberger Straße war am 1. Juli 1974 zugunsten eines neu zu errichtenden Fußgängerboulevards stillgelegt worden. Ende 1974 wurden vier Linien mit einer Linienlänge von 18,6 km befahren. Die 33 Trieb- und 37 Beiwagen beförderten im gleichen Jahr 17,4 Millionen Fahrgäste.

Außer auf der Linie 1 mit den Stumpfendstellen am Bahnhof und am Altmarkt konnte schrittweise auf allen Linien der Doppelbeiwagenverkehr eingeführt und somit das Platzangebot spürbar erhöht werden.

TATRA-Bahnen auch in Cottbus

Im Jahre 1975 begannen dann die ersten Vorbereitungsarbeiten für den Einsatz einer neuen Fahrzeuggeneration – den Kurzgelenktriebwagen KT4D aus den Prager TATRA-Werken. Der Umbau der Instandhaltungsanlagen im Bereich des Betriebshofs ging einher mit dem Bau von drei neuen Gleichstromunterwerken und dem Verlegen umfangreicher Bahnstromkabel. Die meisten dieser Arbeiten haben die Cottbuser Straßenbahner selbst ausgeführt.

In diese Zeit fiel auch der erste Spatenstich im größten Wohnkomplex des Bezirks Cottbus, Sachsendorf/Madlow. 1976 erhöhte sich in Cottbus die Einwohnerzahl auf mehr als 100 000. Seitdem zählt Cottbus zu den Großstädten der DDR. Im gleichen Jahr, am 21. März 1976, wurde das bargeldlose Entwerter-system eingeführt.

Am 21. Mai 1977 konnte der erste 1,3 km lange Abschnitt der neuen Straßenbahnstrecke zum Wohngebiet Sachsendorf/Madlow bis zur Thierbacher Straße in Betrieb genommen werden. Die restlichen 1,1 km bis zur Wendeschleife Zielona-Gora-Straße folgten am 6. Oktober 1978.

Infolge der verminderten Tragfähigkeit der Bahnhofsbrücke mußte der Straßenbahnverkehr über dieses Bauwerk am 16. November 1977 eingestellt werden. Für die Linie 2 wurde eine neue Verbindungsstrecke durch die Lutherstraße gebaut und die Linie 1 bis zur nördlichen Brückenrampe verkürzt.

Rechtzeitig zur Inbetriebnahme des neuen Empfangsgebäudes der Deutschen Reichsbahn am 6. Oktober 1978 war auch die 0,8 km lange Gleisanlage im Zuge des Stadtrings bis zum Bahnhof befahrbar. Die Gleisanlagen in der Bahnhofsstraße sind zur gleichen Zeit vorübergehend stillgelegt worden.

Das Linienetz konnte nun auf drei Linien reduziert werden.

Linie 1: Schmellwitz–Bahnhof

Linie 2: Cottbus-Ost–Zielona-Gora-Str.

Linie 3: Ströbitz–Madlow

Im Dezember 1978 trafen die ersten beiden KT4D-Triebwagen in Cottbus ein. Sie wurden am 17. Februar 1979 offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt. Ab 4. Oktober 1979 schließlich fuhren KT4D-Doppeltraktionen auf der Linie 3 erstmals planmäßig im Linienverkehr. Die letzte Kuppelendstelle am neuen Bahnhof konnte durch die Betriebsaufnahme auf der neuen 1,3 km langen Gleisstrasse zur Jessener Straße ab 28. September 1980 entfallen. Mit der Schleife Jessener Straße war es zum selben Zeitpunkt auch möglich, den ab 1. Juli 1977 mit Omnibussen eingerichteten Zubringerverkehr für den Energiekomplex Jänschwalde zwischen Zielona-Gora-Straße und Bahnhof von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Seit dem 7. Oktober 1981 fahren auch auf der Linie 2 KT4D-Züge. 1982 und 1983 wurde die Strecke durch die Thiemstraße zweigleisig ausgebaut.

Straßenbahn gehört zum Verkehrskombinat

Im Rahmen der Verkehrskombinatsbildung gliederte man den 1968 gebildeten VEB Cottbusverkehr ab 1. Januar 1982 als Zweigbetrieb Cottbusverkehr dem VEB Kraftverkehr Cottbus an. Am 19. Mai 1983 fuhr die Straßenbahn

in Cottbus erstmals im Nachtlinienverkehr.

Zu diesem Zeitpunkt waren die Erschließungsarbeiten für eine neue Straßenbahnstrecke in das geplante Wohngebiet Schmellwitz bereits im vollem Gange. Voraus gingen in diesem Zusammenhang Rekonstruktions- und Erweiterungsarbeiten in der Friedrich-Ebert-Straße und Karlstraße. Am 2. Oktober 1984 wurde dann die neue 3 km lange Neubaustrecke vom Bonnaskenplatz bis Schmellwitz eröffnet. Der Linienverkehr besteht seit dem 3. Oktober 1984 auf der neu eingerichteten Linie 4 Zielona-Gora-Straße-Schmellwitz; die Endstelle der Linie 1 wurde in Schmellwitz Anger umbenannt. Bis Ende 1984 erhielten sämtliche Straßenbahnen UKW-Verkehrsfunk. Damit ist der erste Schritt des geplanten automatisierten Dispatchersystems in der Praxis wirksam geworden. Für eine zeitgemäße Fahrgastinformation wurden die ersten funkgesteuerten Haltestellenbeschallungsanlagen in Betrieb genommen, deren Zahl inzwischen auf 27 angestiegen ist. Zugfolgezeiten werden immer besser angepaßt. Das betrifft insbesondere die Straßenbahnen nach Schmellwitz und Sachsendorf/Madlow.

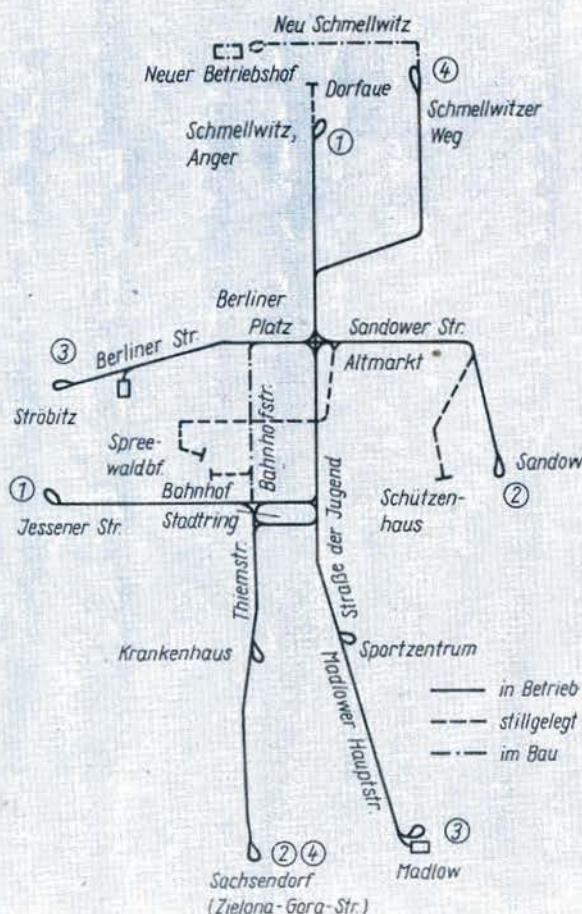
Um das Wohngebiet Sachsendorf/Madlow auf der Ostseite besser zu erschließen, konnte am 1. September 1987 der erste Abschnitt einer vollkommen neuen und zweigleisig trassierten Strecke in der Madlower Hauptstraße in Betrieb genommen werden. Es ist vorgesehen, diese Rekonstruktion in Richtung Zentrum fortzusetzen und die Strecke im südlichen Bereich in das Wohngebiet zu verschwenken.

Von der Einfach-, über die Doppel- zur Dreifachtraktion

Seit dem 29. Mai 1988 verkehren auf der Linie 4 ausschließlich KT4D-Züge in Doppeltraktion, und am 27. Juni 1988 wurde der 50. TATRA-Wagen feierlich dem Verkehr übergeben. Um die ständig steigenden Instandhaltungsleistungen besser absichern zu können, steht seit November 1988 für die KT4D-Fahrzeuge eine neue dreigleisige Hauptwerkstatt zur Verfügung. Im vergangenen Jahr wurde mit der schrittweisen Inbetriebnahme der computerabhängigen Abfahrtssteuerung an den Endhaltestellen begonnen. Das ständig steigende Verkehrsaufkommen erforderte ein noch höheres Platzangebot. Deshalb ist am 2. Oktober 1989 auf der Linie 4 der Dreifachtraktionsbetrieb mit KT4D-Fahrzeugen aufgenommen worden. Damit ist Cottbus die zweite Stadt unseres Landes, in der diese 57 m langen Straßenbahnzüge zum normalen Straßenbild gehören.

Straßenbahn bleibt wichtigstes Nahverkehrsmittel

In diesem Jahr werden die neue Bahnhofsbrücke und der wiederaufzunehmende Straßenbahnverkehr im Zuge der rekonstruierten Bahnhofstraße im Mittelpunkt des Geschehens stehen. Damit wird es in Cottbus wieder eine zweite Nord-Süd-Straßenbahnverbindung geben, die den Verkehrsablauf wesentlich stabilisieren dürfte. Erkennbar ist auch schon die nächste Straßenbahnverlängerung in Neu Schmellwitz bis zum geplanten Standort eines neuen Straßenbahnbetriebshofs. Für den Personenverkehr existieren derzeit 50 KT4D-Fahrzeuge sowie 19 zweiachsige Trieb- und 31 zweiachsige Beiwagen, mit denen jährlich 31 Millionen Fahrgäste befördert werden. Dieser Fahrzeugpark bewältigt gegenwärtig auf vier insgesamt 30,48 km langen Straßenbahnlinien den Hauptteil des innerstädtischen Verkehrs in der nunmehr 128 000 Einwohner zählenden Bezirksstadt Cottbus. Weitere KT4D-Fahrzeuge werden in diesem Jahr erwartet. Außerdem gehören vier Arbeitswagen und jeweils ein historischer Trieb- und Beiwagen zum Fahrzeugbestand. Seit 1949 wurde das Gleisnetz der Straßenbahn um 24 km erweitert, die Liniennlänge wuchs um 14,1 km. Die Anzahl der beförderten Personen beträgt heute fast das Dreifache von damals.



Helfen auch Sie dem ältesten Bahnhof auf deutschem Boden

An der ältesten Ferneisenbahnstrecke Leipzig–Dresden, wenige Kilometer von der tausendjährigen Stadt Meißen entfernt, liegt der Bahnhof Niederau. Vor 148 Jahren wurde das Bahnhofsgebäude im Schweizerhausstil erbaut und ist damit seit Bestehen der deutschen Eisenbahn das älteste in Betrieb befindliche.

Anlässlich des 150jährigen Streckenjubiläums der ersten deutschen Ferneisenbahn im Jahre 1989 wurde das auf der Denkmalliste stehende Bahnhofsgebäude in seinem äußeren Erscheinungsbild wieder originalgetreu rekonstruiert. Viele Eisenbahnfreunde zollten dieser historischen Tat während der Feierlichkeiten ihre Hochachtung.

Das noch nicht ausgebaute Ober- und Dachgeschoß des Seitengebäudes von etwa 300 m² soll unter Beachtung der baukonstruktiven Möglichkeiten erneuert werden. Aufgrund der geschichtlichen Bedeutung könnten diese

Räume eine eisenbahntypische Verwendung finden. Was wäre denkbar? Ein Museum der Eisenbahnfreunde, eine Modellbahnanlage mit der Nachgestaltung der Strecke, eine Gaststätte im Eisenbahnstil, ein Minikino für Eisenbahnfreunde ...?

Bevor es soweit ist, müssen die Räume saniert werden. Ziel ist es, dies bis zum 150. Bahnhofs-Jubiläum am 15. Mai 1992 zu schaffen. Wir rufen alle Freunde der deutschen Eisenbahn auf, ihre Baukapazitäten anzubieten und ihre Vorschläge und Vorstellungen zum Verwendungszweck der Räume an folgende Adresse zu richten:

Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Dresden, Pressestelle, Ammonstraße 8, Dresden, 8010. Jede Zusage, jeder Gedanke, jeder Beitrag ist willkommen. Die Eisenbahnfreunde kommender Generationen werden uns dankbar sein.

Kuhne, Leiterin der Pressestelle Rbd Dresden

Modellbahn-Erfahrungsaustausch

Der vierte Berliner-Erfahrungsaustausch der Modelleisenbahner findet in diesem Jahr am 23. Juni 1990 ab 10 Uhr in Berlin-Lichtenberg, Funktionsgebäude der Deutschen Reichsbahn, Frankfurter Allee 212, im Kulturraum statt. Zu dieser traditionellen Veranstaltung sind alle Interessenten aus Ost und West herzlich eingeladen. Wir würden uns freuen, wenn sich vom Anfänger bis zum Experten ein möglichst breiter Teilnehmerkreis einfindet. Bitte eigene Modelle, auch erst angefangene, mitbringen. Ein Imbißangebot ist vorgesehen.

Bezirksvorstand Berlin des DMV

Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Zur Eröffnung der Sommersaison 1990 wird am 2. Juni speziell für Eisenbahnfreunde ein Güterzug mit mehreren Fotohalten gefahren. Dieser Zug, der teilweise in Doppeltraktion verkehrt, wird auch erstmalig von unserer Diesellokomotive D 3 (Jenbach) gezogen. Der Fotozug verläßt den Bahnhof Bezau um 10 Uhr, Rückkehr gegen 14 Uhr. Zusätzlich rollen am Nachmittag zwei Personenzüge. Am Eröffnungstag kostet eine Fahrkarte ÖS 50,- (DM 7,20, SFr 6,70); damit sind sämtliche Züge am 2. Juni benutzbar.

Markus Rabanser, BWB-Museumsbahn

P bzw. П 36 – „me“ 12/89, S. 3–

Diese Lokomotive hat nichts mit Amerika zu tun! Vielmehr gehört sie zur bekanntesten sowjetischen Schnellzugbaureihe der Nachkriegszeit P 36. Selbst auf dem Rasterbild erkennt man noch „П 36“. In den vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Büchern „Breite Spur und weite Strecken“ (S. 192) sowie „Russische und sowjetische Lokomotiven“ von Rakow (Titelbild und S. 241/2) ist diese interessante Lokomotive zu sehen.

J. Slezak, Wien

Spur-0-Messe in Braunschweig

Vom 24. bis zum 26. Mai 1990 von jeweils 10 bis 18 Uhr sind anlässlich der Jahreshauptversammlung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Modelleisenbahnen Spur 0 e. V. die Tore des Freizeit- und Bildungszentrums der Stadt Braunschweig, Nimesstr. 2 (Bürgerpark) für eine Spur-0-Fachmesse geöffnet, zu der sich fast alle namhaften Hersteller und Händler aus der BRD angemeldet haben. Dazu kommen noch einige weitere europäische Firmen. Vertreter mit preisgünstigem Modellbahnmateriale werden ebenso dabei sein wie Hersteller kostenträchtiger Kleinserien. Auch für Selbstbauer und Anlagenbetreiber wird Interessantes zu sehen sein. Neben der Messe ist ausgiebiger Fahrbetrieb auf mehreren Regelspuranlagen und einer Schmalspuranlage vorgesehen.

Dr.-Ing. L. v. Bonin

20. Automodell-Tauschmarkt in Leipzig

Die Interessengemeinschaft „Zur Geschichte der Automodelle“ Leipzig im Kulturbund der DDR führt am 3. Juni 1990 von 8 bis 14 Uhr in der Schülergaststätte Leipzig-Lößnitz, Willi-Bredel-Straße, ihren 20. Tauschmarkt durch. Tischreservierungen (Tischgebühr 10,- M) und eventuelle Rückfragen sind zu richten an:

Matthias Günsel, Arthur-Hoffmann-Straße 88, Leipzig, 7030

Bei Tischreservierung ist ein frankierter Rückumschlag beizufügen.
Magü

Erstes transpress-Video

Unabhängig von der „Wende“ hatte transpress bereits im Herbst 1988 beschlossen, sich neben der Buch- und Zeitschriftenproduktion dem neuen Medium Video zuzuwenden. Gleichsam als Test für eine intensive Zusammenarbeit mit der Video-Sound-Service GmbH entstand im Frühjahr 1989 der Film „150 Jahre Erste Deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden; Eisenbahnparade in Riesa“. Neben einer Kurzdarstellung zur Geschichte der Strecke enthält der Videofilm einzigartige Bild- und Tonaufnahmen von der größten Eisenbahnfahrzeugschau der Nachkriegszeit, ein Ereignis, das sich nie wiederholen lassen wird.

Die Laufzeit der Farb-Videokassette beträgt 70 min, der Preis 148,- Mark.

Bestellungen können erfolgen bei

Video-Sound-Service GmbH

Internationales Handelszentrum

Friedrichstraße,

Berlin, 1086,

oder bei

transpress VEB Verlag für

Verkehrswesen

–Vertrieb–

Französische Straße 13/14,

Berlin, 1086

Die Kassetten werden umgehend per Nachnahme zugestellt, die Versandkosten betragen 1,20 Mark.

Wir suchen Redakteure

Der „modelleisenbahner“ wird ausgebaut, inhaltlich und typographisch neu gestaltet.

Wenn Sie als Journalist oder Redakteur am Thema Eisenbahn und am Modelleisenbahnwesen interessiert sind und über entsprechende Grundkenntnisse verfügen, dann finden Sie bei uns einen zukunftssträchtigen Arbeitsplatz.

Bitte wenden Sie sich **schriftlich** an den transpress-Verlag, Herrn Dr. Harald Böttcher, Französische Straße 13/14, Berlin, 1086.

Wir suchen die Besten und besolden leistungsgerecht!

Klaus Jördens, Gütersloh

Deutscher Eisenbahn-Verein (DEV)

**Museums-Eisenbahn
Bruchhausen-Vilsen-Asendorf**

Die bekannte meterspurige Museums-Eisenbahn befindet sich im Großraum Bremen. Das hauptsächlich von der Land- und Forstwirtschaft geprägte Gebiet wurde ursprünglich von der schmalspurigen Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (HSA) und der regelspurigen Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) erschlossen. Beide Privatbahnen fusionierten 1963 zu den Verkehrsunternehmen Grafschaft Hoya (VGH). Die neu gebildete Gesellschaft begann sofort mit dem Umbau des wichtigsten schmalspurigen Abschnitts in einen regelspurigen. Bereits 1966 konnte der durchgehende Verkehr von Syke nach Eystrop aufgenommen werden. Allerdings blieben die Zweigstrecken von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf und von Hoya nach Bücken als Schmalspurbahnen erhalten. Während die Stichbahn nach Bücken stillgelegt und abgetragen wurde, verblieb auf dem Asendorfer Ast bis 1971 noch ein bescheidener Güterverkehr. Und diese 7,8 km lange Schmalspurstrecke der ehemali-

gen HSA betreibt der DEV heute als seine Museums-Eisenbahn.

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. entstand in einer Zeit, als in der Bundesrepublik Deutschland schon über 1 000 km Schmalspurstrecken stillgelegt waren und die wenigen noch verbliebenen Bahnen abgebaut werden sollten. Bevor schließlich am 2. Juli 1966 der erste Museumsbahnzug von Bruchhausen-Vilsen nach Heiligenberg dampfte, waren zwei Jahre verzweifelter Suche nach einer geeigneten Strecke verstrichen. So zerschlugen sich die Hoffnungen, die Erste Museumsbahn Deutschlands auf der Steinhuder Meer-Bahn einzurichten. Auf das Wörtchen „Erste“ ist der Verein besonders stolz. War er es doch, der im deutschsprachigen Raum als erster den Museumsbahngedanken in die Tat umsetzen konnte. Museumsbahnen gab es zu diesem Zeitpunkt nur in Großbritannien, Schweden und Dänemark.

Daß die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen heute über die Ländergrenzen hinweg bekannt ist, dürfte auch ein Verdienst des damaligen VGH-Betriebsleiters sein. Er erlaubte nicht nur die Streckenbenutzung, sondern stellte dem noch jungen Verein die Dampflokomotive BRUCHHAUSEN für die Museumsbahn bereit und übernahm die Betriebsführung. Zu diesem Zeitpunkt gehörte dem Verein gerade ein Personenwagen, der zuvor auf der DB-Strecke Mosbach-Mudau verkehrte und käuflich erworben werden mußte.

Heute, 24 Jahre nach der Betriebsaufnahme, ist aus diesen Anfängen eine feste Institution geworden. Viele Touristikunternehmen, nicht nur aus Norddeutschland, steuern den DEV an Wochenenden als lohnendes Ausflugsziel an. Längst haben die anliegenden Ge-

meinden den Wert „ihrer“ Museums-Eisenbahn erkannt. Sie waren es auch, die die Strecke nach deren Stilllegung 1971 kauften und dem DEV überließen. Heute ist der DEV selbst für die Streckenunterhaltung und den Betrieb verantwortlich. Im Laufe der Zeit haben zahlreiche Lokomotiven und Wagen stillgelegter Schmalspurbahnen in Bruchhausen-Vilsen eine neue Heimat erhalten. Jüngeren Eisenbahnfreunden sind die Namen vieler dieser Schmalspurbahnen nur aus der Literatur bekannt. Das Fahrzeugverzeichnis gibt hierüber erschöpfende Auskunft.

Einige Worte sollen aber noch über jene Fahrzeuge folgen, die aus der DDR erworben wurden. Bereits 1971 konnte die später vom DEV als SPREEWALD, ex 99 5631, bezeichnete Lokomotive gekauft werden. Sie ist sowohl eine vom Personal als auch von den Besuchern geschätzte Maschine, aber zur Zeit wegen dringender Instandsetzungsarbeiten abgestellt. Ebenfalls 1971 gelangte der heutige und 1897 gebaute Personenwagen DEV 10, ex DR 908-001, nach Bruchhausen-Vilsen. Auch er war bei der Spreewaldbahn beheimatet und trug hier die Nr. 102.

Mit einem ganzen Dampfzug sind heute die ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB) beim DEV vertreten. Neben der Dampflokomotive FRANZBURG, ex 99 5605, sind es noch folgende Wagen: Ci 11, FKB 7, DR 901-312, Baujahr 1895; BCPwi 31, FKB 3, DR 908-002, Baujahr 1894; X 133, FKB 257, DR 99-32-43, Baujahr 1894; Gi 137, FKB 54, DR 99-39-02, Baujahr 1906.

Selbst der einstige FKB-Triebwagen T 2 (DR 187 101-1) trägt heute die Initialen des DEV. Als T 42 verkehrt er seit 1975 auf der Museums-Eisenbahn.

Das A und O für die Pflege aller Fahrzeuge sind ausreichende Unterstellmöglichkeiten. Schon 1971 konnte eine Halle bezogen werden, die 1986 um ein Vielfaches vergrößert wurde. Aber auch die Bahnhofsanlagen in Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg und Asendorf entsprechen heute den betrieblichen Erfordernissen.

Der DEV hat über 1 000 Mitglieder. Aus ihnen rekrutieren sich jene Eisenbahnfreunde, die in ihrer Freizeit den Fahrbetrieb unentgeltlich durchführen und Fahrzeuge unterhalten. Zur Zeit werden etwa 60 000 Beförderungsfälle im Jahr gezählt.

Einige aktuelle Tips

Jede Zugfahrt dauert gut eineinhalb Stunden und kostet pro Person 7,60 DM. Für das Besichtigen der in Bruchhausen-Vilsen ausgestellten Fahrzeuge sollte man mindestens eine Stunde einplanen. Auch im Bahnhof Heiligenberg stehen einige interessante Güterwagen.

Die Fahrtermine für 1990 veröffentlichte „me“ im Heft 4/90 auf S. 2.

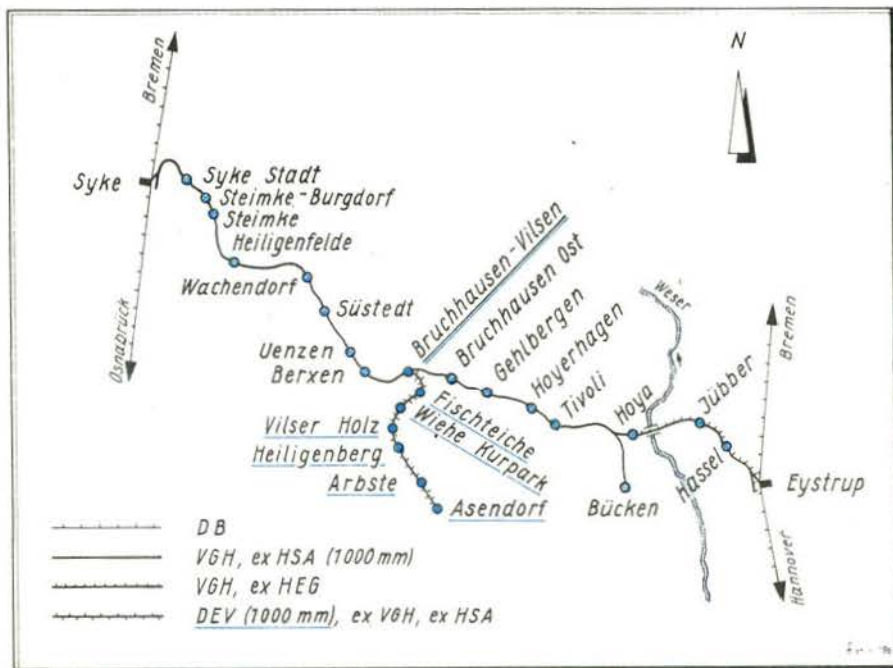


Tabelle: Fahrzeugverzeichnis der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands

Dampflokomotiven

Name	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	LüP (m)	Dienstm. (t)	Bauart	Bemerkungen
BRUCHHAUSEN	Hanomag	3344	1899	7,1	23,5	Cn2t	1966 ex HSA (VGH) 33, Denkmal in Bruchhausen-Vilsen
HOYA	Hanomag	3341	1899	7,1	23,5	Cn2t	1968 ex HSA (VGH) 31
SPREEWALD	Jung	2519	1917	7,0	22,0	1'Cn2t	1971 ex DR 99 5633, 1954 ex 99 5631 1949 ex 09-27, 1944 ex LKB 23
HERMANN	Hohenzollern	2798	1911	6,2	23,3	Cn2t	1967 ex Altana (KAE) 15
FRANZBURG	Vulcan	1363	1894	5,8	12,0	Bn2t	1979 ex Minidom (Spielplatz), 1973 ex DR 99 5605, 1949 ex PLB 122N2206, 1940 ex FKB 4'
PLETTENBERG	Henschel	20822	1927	6,2	22,7	Bh2t	1968 ex Plettenberg 3 (II)

Diesellokomotiven

Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	LüP (m)	Dienstm. (t)	Leistung (PS)	Bauart	Bemerkungen
1	Krupp	2446	1941	6,8	17	114	B-df	1978 ex Hafen Rendsburg 2 (1 435 mm), 1957 ex RK 11
2	Deutz	36708	1940	4,3	5	25	B-dm	1969 ex Inselbahn Spiekeroog, 1949 ex Wangerooe (Wehrmacht)
3	Deutz	55735	1954	6,1	16	120	B-df	1980 ex VGH V 122, 1966 ex Euskirchen V 21
4	Henschel	25955	1942	6,5	16	80	B-de	1988 ex Inselb. Borkum EMDEN

Triebwagen

Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	LüP (m)	Dienstm. (t)	Leistung (PS)	Sitzpl.	Bauart	Bemerkungen
T 41	Wismar	20202	1932	10	5,8	2 x 45	32	A 1	1966 ex StMB T 41 (Sk 1)
T 42	Dessau	3214	1939	13	13,4	100	50	(1A)/(A 1)	1974 ex DR 187101-1 (VT 137 532), 1949 ex PLB 1124, 1940 ex FKB T 2
T 43	AEG/LHL		1925	13,9	20	105	40	B'2'	1981 ex IHS, 1971 ex Sylt T 23, 1957 ex RK 1
T 44	Talbot	94429	1949	14,5	14,8	135	48	(1A)/(A 1)	1982 ex Juist T 2, 1959 ex Euskirchen T 1 (II)
T 46	Oberlikon	1144	1931	6	10,2	50	12	Bo	1979 Kraftwerk Oberhasli T 3

Personenwagen

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	LüP (m)	Masse (t)	Sitzpl.	Bemerkungen
1	C4	Uerdingen	1899	8,75		40	1986 ex Gartenlaube, ex HSA 557
3	C4	Killing	1901	10,0	9	30	1966 ex Altana (KAE) 3
4	C4i	Esslingen	1935	12,7	11,7	52	1974 ex Wangerooe 112, 1963 ex Nagold 5
5	C4	Hawa	1898	12	9,6	48	1965 ex Aurich 591, 1963 ex Emden 591, 1957 ex Wunstorf (StMB) 5
6	Bi	Gotha	1900	8,7	6,5	32	1969 ex Sylt 101, 1957 ex Rendsburg 6
7	BC4i			13,8	10	38	1970 ex Aurich 577
8	(C)	Killing	1929	7,2	7,2	18	1976 ex Privat, ex Spielplatz, 1967 ex Altana (KAE) 32
9	Ci	v.d. Zypen	1893	8,0	5,7	28	1969 ex Stern & Hafferl (Österreich) 26203, 1940 ex Ruhpolding 9, 1927 ex Orschw.-Ettenheimmünster
10	C	Hofmann	1897	8,9	6,5	34	1971 ex DR 908-001, 1949 ex Spreewaldb. 102
11	Ci	Görlitz	1895	8,8	6	20	1973 ex DR 901-312, 1949 ex PLB 432, 1940 ex FKB 7
12	C4i	Herbrand	1890	11,5	10,3	48	1968 ex DGEg u. OEG (Mannheim) 112 (II), 1949 Umbau Fuchs
14	Ci	Görlitz	1904	8,4	6,8	30	1965 ex Mosbach 0141, 1931 ex NMM 9
15	WR4i	Neuhausen	1911	15,4	17,5	48	1978 DEV-Umbau zum Buffetwagen, 1977 ex RhB (Schweiz) 2207
18	C4i	Gotha	1906	11,5	10	48	1970 Juist 18, 1939 ex Karlsruhe
21	C4	Esslingen	1937	13,36	11,7	48	u. a. ex Ravensburg-Weingarten 22
22	C	Stilkenbohm	1926	10	8,6	24	1970 ex Juist 22
23	C	Stilkenbohm	1926	10	8,6	24	1970 ex Juist 23

Gepäckwagen

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	LüP (m)	Masse (t)	Sitzpl.	Bemerkungen
31	BCPwi	Görlitz	1894	8,8	6,3	14	1979 ex Spielplatz, 1973 ex DR 908-002, 1949 ex PLB 532, 1940 ex FKB 3
51	Pw	Weyer	1900	7,4	6,4	-	1966 ex Herford 32
52	Pw Post	Hawa	1927	8,9	8,8	-	1968 ex Wunstorf (StMB) 543, ex 44
53	Pwi	Lindner	1909	8,5	7,5	-	1968 ex Mannheim (OEG) 260 (II), 1948 ex 141 (II)
54	Pw Post 4		(1909)	10,9	9,2	-	1969 ex HSA 596, 1953 ex 24

Güterwagen (Auswahl)

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	LüP (m)	Masse (t)	Bemerkungen
111	X	Uerdingen	1934	6,8	4	1981 ex Spiekeroog 35, 1962 ex Altana (KAE) 805
112	O	Uerdingen	1937	6,5	4,4	1981 ex Spiekeroog 33, 1964 ex Altana (KAE) 555
113	O	Weyer	1900	6,9	3,6	1966 ex Herford 113
132	S	Weyer	1897	4,5	3,2	1969 ex Wunstorf (StMB) 1645, ex 281
133	X	Görlitz	1894	6,9	3,3	1973 ex DR 99-32-43, 1953 ex O-Wagen, 1949 ex PLB 1853, 1940 ex FKB 257
134	X			7,1	6,9	1978 ex Brohl 122 (G-Wagen)
135	G			7,1	6,9	1978 ex Brohl 127
136	GG	Hawa	1906	10,6	8,2	1971 ex Wunstorf (StMB) 1583, ex Salzwedel
137	Gc	Beuchelt	1906	7,2	4,2	1973 ex DR 99-39-02, 1949 ex PLB 908, 1940 ex FKB 54
138	G	Uerdingen	1934	7,5	5,3	1966 ex Altana (KAE) 380
140	O	Herbrand	1900	6,7	5,2	1977 ex OEG 1011
141	O	Herbrand	1903	6,7	5,3	1977 ex OEG 1026
142	O	Herbrand	1900	6,7	5,2	1977 ex OEG 1014
143	O	Herbrand	1902	6,7	5,7	1978 ex Brohl 260
144	G	Herbrand	1902	7,2	6,5	1978 ex Brohl 119
145	GG	Uerdingen	1909	11	8,9	1978 ex Schrothändler Altana, 1961 ex Fa. Mayweg (Privatwagen KAE Nr. 1303)
146	GG	Beuchelt	1913	11,5	8,9	1980 ex Spielplatz, 1973 ex DR 99-39-01, 1949 ex PLB 1560, 1940 ex FKB 551
147	OO	Esslingen	1892	10,0	6,5	1988 ex Wangerooe, ex Nagold-Altensteig
152	ZZ	Koppel	1904	8,4	12,0	1981 ex Spiekeroog 32 P, 1960 ex Emden EP 6 1693, 1954 ex 5
161	G	Dolberg	1900	5,1	3,9	1966 ex Herford 49
162	GG - Umbau durch HSA		(1900)	8,6	9,2	1971 ex HSA-Zwischenwagen