



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

5/1991  
Mai

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,-



# IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. Jahrgang

Verlag und Redaktion

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bergmann  
Hermann Merker  
Horst Obermayer  
Andreas Ritz  
Dieter Schubert  
Peter Wieland  
Lektorat: Manfred Grauer  
Anzeigen: Elke Albrecht  
Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger  
Jörg Mair

Redaktionsbeirat:  
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer  
Dr. Albrecht Bamler  
Dipl.-Ing. Henning Böttcher  
Dr. Ing. Peter Güldenpfennig  
Dr. Ing. Heinz Lohmeier  
Dr. Peter R. Munz  
Dr. Peter Rasch  
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:  
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,  
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,  
E. Ganzerla, K. Heidebreder, H. E. Hellbach,  
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,  
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,  
Dr. Scheingraber, P. Schiebel  
Modellaufnahmen:  
K. Heidebreder, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent,  
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH  
Druck: Druckerei Berger, Wiener Straße 80,  
A-3580 Horn  
Repro: Studio Linear Ges.m.b.H., A-5020 Salzburg

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH  
Vertrieb Einzelverkauf:  
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG  
Breslauer Straße 5, 8057 Echting  
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x  
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto  
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto  
1991 erscheinen die Sonderausgaben 4 x  
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte  
(inkl. Portoanteil): DM 199,-  
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:  
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben  
(inkl. Portoanteil): DM 136,50  
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)  
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-  
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)  
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50  
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)  
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20  
(Ausland + DM 7,- Portoanteil)

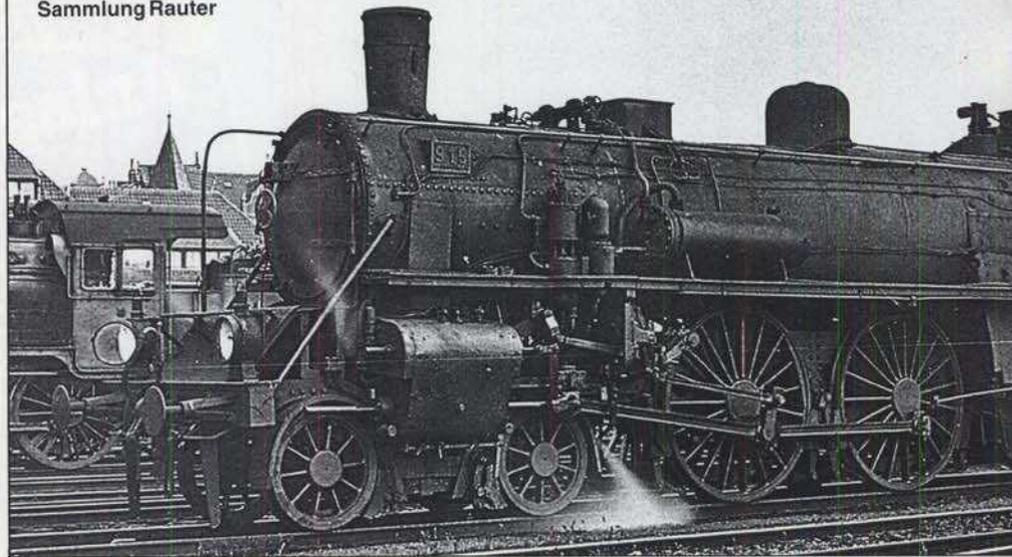
Postgirokonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080  
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370  
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress  
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

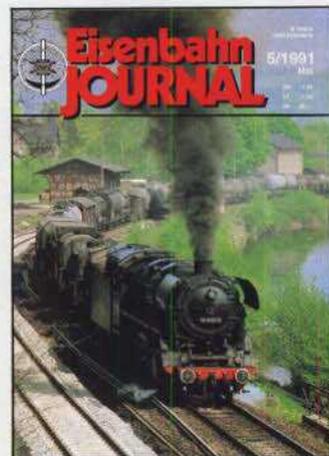


## Sammlung Rauter



## Höhepunkt

Vor neun Jahren erschien im Eisenbahn-Journal der erste Beitrag von Herbert Rauter über preußische Naßdampflokomotiven. Mit diesem Artikel über die preußische S 9 nach Musterblatt III-2g in unserer Mai-Ausgabe 1991 endet (vorerst) die Serie "Preußen-Report". Der "Höhepunkt und Ausklang der Naßdampflokomotiven" ist sicherlich ein würdiger Abschluß – ab Seite 26.



### Zu unserem Titelbild:

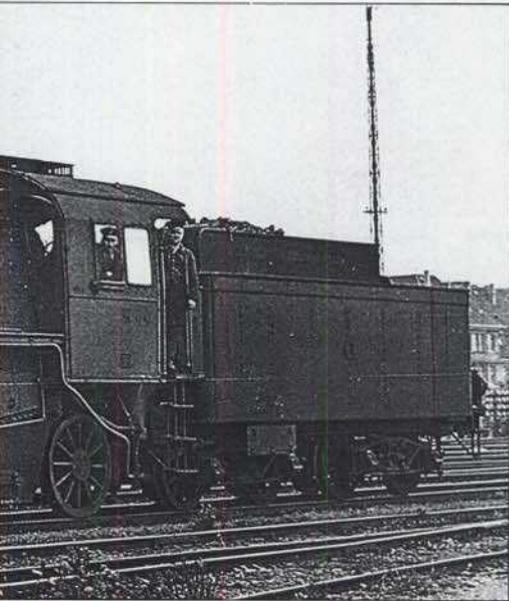
Im Mai 1980, als diese Aufnahme an der Ausfahrt aus Uhlstädt (Strecke Camburg – Saalfeld) entstand, gehörten im Bereich der Deutschen Reichsbahn Dampflokomotiven vor Planzügen noch zur Normalität. Daß die Personale bis heute nicht verlernt haben, wie man mit den fauchenden Maschinen umgeht, konnten sie im Februar dieses Jahres zeigen, als es rührigen Eisenbahn-Enthusiasten gelang, "Plandampf in Thüringen" (unser Beitrag ab Seite 14) zu organisieren. Von der Baureihe 44 waren gleich zwei Lokomotiven dabei: **Foto: U. Geum**

### Zu unserem Poster:

Vor einem Monat starteten DB und DR "Gemeinsam mit Voldampf" das diesjährige Nostalgieprogramm (Prospekte bei allen Fahrkartenausgaben oder direkt bei der BD Nürnberg). Mit dabei ist natürlich wieder die 01 1100 des Verkehrsmuseums Nürnberg. Unser Bild zeigt sie auf einer Sonderfahrt am 9. Juni 1986 zwischen Hersbruck (rechts Pegnitz) und Nürnberg. **Foto: M. Delie**

# Inhalt

Die Elloks der DR-Baureihe 243	6
Plandampf in Thüringen	14
Die Bäderbahn Friedberg – Friedrichsdorf	20
Preußen-Report Die Gattung S9 nach Musterblatt III-2g	26
Reichensachsen Haltepunkt und Bahnhof in romantischer Umgebung	32
Bahn-Notizen	36
Bahn-Post	39
Bücherecke	41
Deutscher Staatsbahnwagen- Verband (Teil 8)	42
Poster	50
Typenblatt: preuß. S 10	51
Typenblatt: preuß. T 10	53
Fachhändler-Adressenseiten	58



## Workshop

Einem, der sich mit Leib und Seele und besonders viel Geschick dem Modellbau widmet, konnten wir bei unserem Workshop mit den Siegern des II. Internationalen Modellbauwettbewerbs über die Schulter schauen. Die von Rudolf Elsner demonstrierte Methode zur Gestaltung besonders stimmungsvoller Landschaften geben wir gern an unsere Leser weiter – ab Seite 66.



K. Heidbreder



P. Schiebel

## Belohnung

Ob sie nun geduldig oder eher ungeduldig gewartet haben, diese Belohnung ist außerordentlich gelungen und entschädigt für vieles: Endlich gibt es ein maßstäbliches und dem heutigen Qualitätsstandard entsprechend detailliertes Modell der Baureihe 55<sup>25-98</sup> in der Nenngröße H0. Bei der Montage des Bausatzes ist noch einmal Geduld gefragt, doch auch hier lohnt die Mühe. Am Ende wartet ein ausgezeichnetes Fahrzeug auf seinen Einsatz auf der heimischen Modellbahnanlage – bei uns ab Seite 90.

**Nebenbahn-Lokomotivschuppen**  
für H0, TT, N und Z **60**

**Modellbau-Workshop**  
Besonders stimmungsvolle Modellbahn **66**

**Diorama "Modern Times"** **72**

**Eine ehemalige Fernmeldemeisterei** **78**

**Ein Diorama in Z** **82**

**Tips & Tricks**  
Ladegut **85**  
Fahrzeugpatinierung **86**

**Bf "Hannover-Hainhausen"** **88**

**Die preuß. G 8' als H0-Modell** **90**

**Schaufenster der Neuheiten** **94**

**AUTO-BAHN** **97**

**Mini-Markt** **98**

**Sonderfahrten und Veranstaltungen** **103**

## Auslauf-Modell

Die 700ste wird die letzte sein. Denn obwohl die Lokomotiven der DR-Baureihe 243 auf vielen alten Streckenabschnitten in der ehemaligen DDR ihrer Zeit noch immer weit voraus sind, können sie den Aufgaben der Zukunft (hauptsächlich wohl auf DB-Strecken) nicht gerecht werden. Daß die Produktion in diesem Jahr ausläuft, fällt jedoch noch lange kein negatives Urteil über diese nach der DB-Baureihe 120 derzeit modernste deutsche Serien-Eloks, wie unser Beitrag – ab Seite 6 – belegt.





**Bild 1:** Blick in die Montagehalle von LEW Hennigsdorf. Betriebsnummern sind an den Lokomotiven noch nicht angebracht, doch die eckige Kopfform weist aus, daß es sich um Maschinen der Bauserien 1 bis 4 (243 002 bis 243 298) handelt. **Foto: Zentrale Bildstelle der DR**

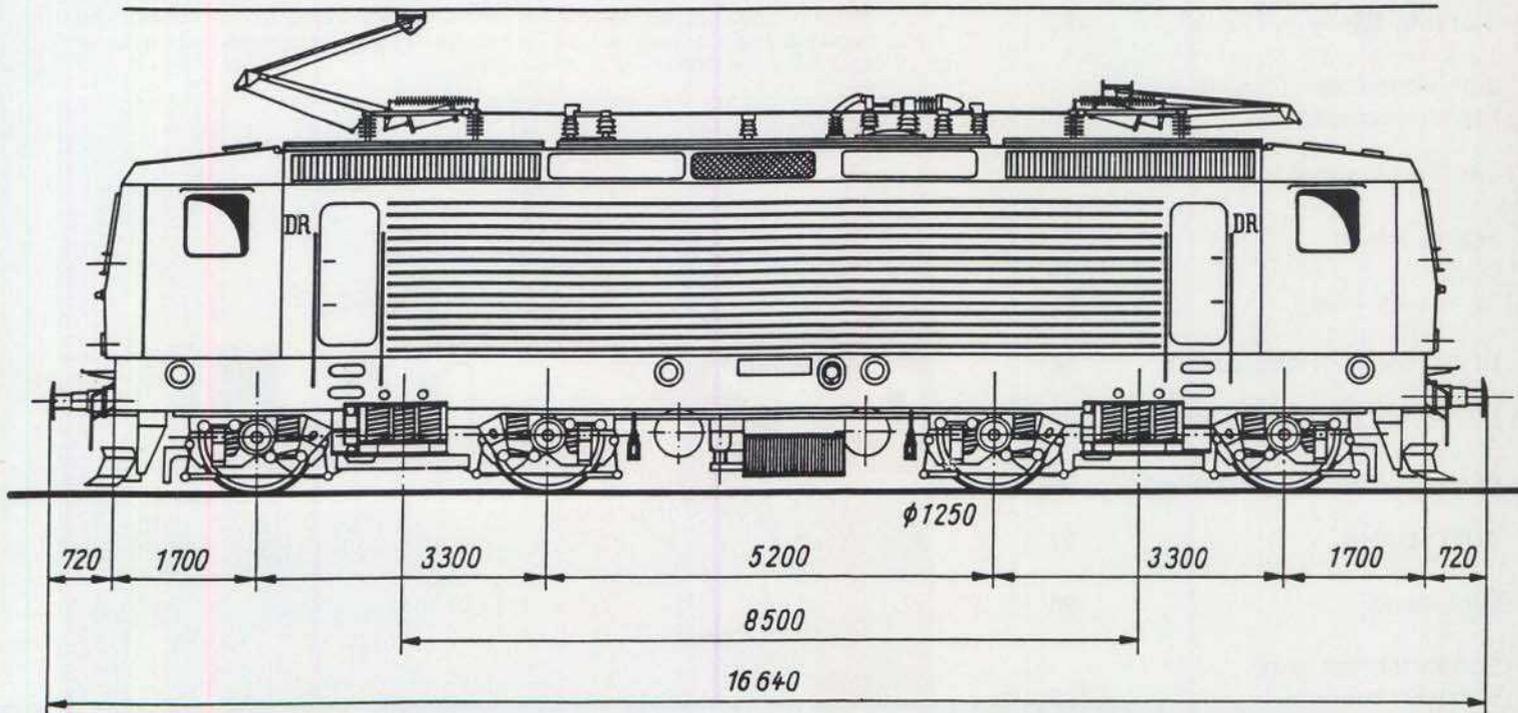
# Die Elektroloks der DR-Baureihe 243

**Bild 3 (rechts):** Ab der 5. Bauserie (Betriebsnummer 243 299 ff.) wurde die Kopfform strömungsgünstiger gestaltet; hier die 243 333. **Foto: M. Weisbrod**

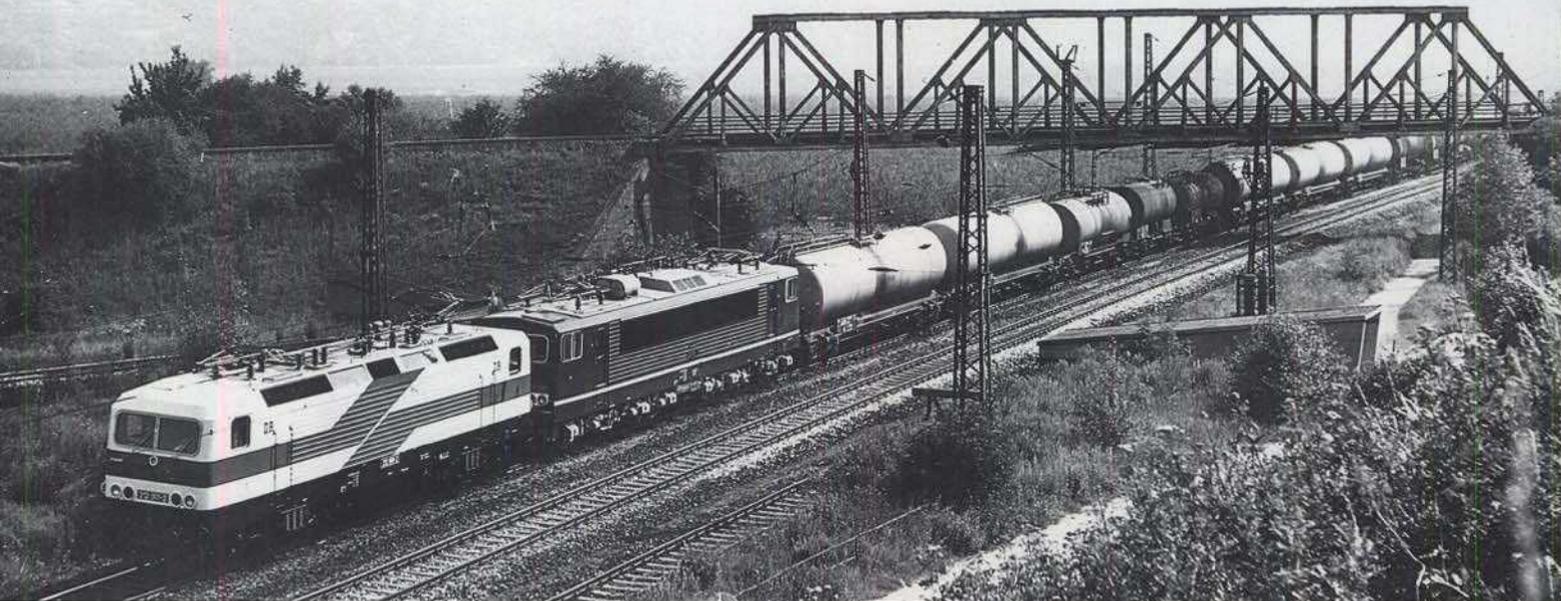
**Bild 4 (rechte Seite unten):** Die Baumusterlokomotive 212 001 aus dem Jahr 1982 war für 140 km/h ausgelegt. In der zweiten Jahreshälfte 1983 entstand u. a. durch Änderung der Getriebeübersetzung aus ihr die Baumusterlokomotive 243 001 für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Die Aufnahme zeigt sie noch als 212 001 am 3. Mai 1983 mit einem Meßwagen in Leipzig Hbf. **Foto: M. Malke**



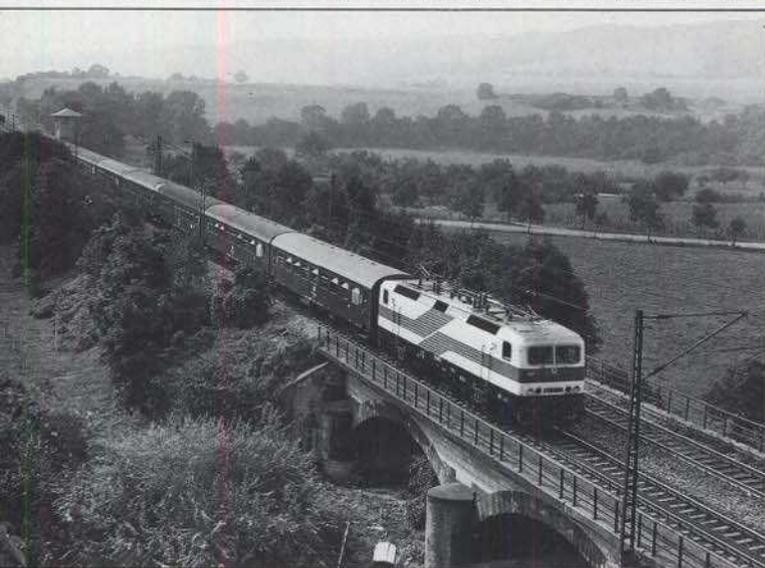
**Bild 2:** Seitenansicht der Baureihe 243 der Deutschen Reichsbahn (1. Bauserie, Anlieferungszustand) im Maßstab 1:87. **Zeichnung: W. Dietmann**







**Bild 5:** Die Baumusterlokomotive 212 001 wurde auch im Güterzugdienst erprobt. Am 10. Juli 1982 zieht sie hier auf der Strecke Leipzig – Großkorbetha einen Kesselwagen-Ganzzug (und eine abgebügelte Lokomotive der Baureihe 250). Foto: M. Malke



**Bild 6:** Am 27. August 1983 führte die 212 001 bei der Burg Saaleck (Strecke Erfurt – Leipzig) den D 636. Foto: M. Malke



**Bild 7:** Dieses Foto zeigt die ehemalige 212 001 nach ihrem Umbau, nun als 243 001 beschriftet, im Schnellzugdienst. Werkfoto LEW Hennigsdorf, Sammlung Obermayer

Zwischen Mecklenburg und Sachsen sind sie seit längerem ein vertrauter Anblick. Im Laufe des vergangenen Jahres haben Elloks der DR-Baureihe 243 aber auch schon außerhalb ihrer früheren Grenzen ihre Visitenkarte abgegeben.

(Über den "Trabi" in der Schweiz und Lastprobenfahrten im Schwarzwald berichteten wir im Eisenbahn-Journal 1/1991.) Inzwischen sind die Weichen für einen Regeleinsatz der nach der DB-Baureihe 120.1 jüngsten deutschen El-

lokbauart auf Bundesbahngleisen gestellt. Insgesamt 50 Exemplare werden von der Deutschen Reichsbahn gemietet, 30 für die Bundesbahn-Direktion Essen und 20 für Karlsruhe. Die Lokomotiven für die BD Karlsruhe sollen im Reise- und Güterzugverkehr im Schwarzwald sowie im Rheintal eingesetzt und im Betriebswerk Mannheim 1 beheimatet werden. Zwei dieser Lokomotiven erhalten bereits im Raw Dessau SBB-gerechte Stromabnehmer, so daß später ein Durchlauf von Mannheim in die Schweiz über Basel SBB hinaus möglich wird. Die 30 Loks für das Ruhrgebiet sind als Bespannung von Sondergüterzügen vorgesehen, wo sie in Doppeltraktion auch 4000-Tonnen-Erzüge fahren werden. Ihre neue Heimat werden sie voraussichtlich in den Betriebswerken Dort-



**Bild 8:** LEW Hennigsdorf kaufte die 243 001 im Jahre 1987 von der DR zurück, um sie als Erprobungsträger für Drehstromantriebstechnik (DAT) zu verwenden. Die Aufnahme vom 26. Mai 1990 zeigt die 243 001 in der aktuellen Lackierung im Bw Berlin Hbf. Foto: M. Krolop



**Bild 9:** Die 243 044 aus der ersten Bauserie passiert am Abend des 23. Februar 1990 mit dem D 505 nach Saalfeld (Saale) die Blockstelle Labetz (DR-Kursbuchstrecke 500 Berlin – Halle/Saale). **Foto: M. Krolop**

mund, Hamm, Oberhausen und Wanne-Eickel finden.

Bei der Deutschen Reichsbahn sind im Moment viele Fahrzeuge dieser Baureihe überzählig, da das Güterverkehrsaufkommen deutlich zurückgegangen ist. Eine besondere Leistung ist ihnen aber seit dem 27. Mai 1990 übertragen: sie führen den InterCity 154/155 "Johann Sebastian Bach" (Frankfurt/M. – Leipzig) auf dem Abschnitt zwischen Erfurt und Leipzig.

## Entstehungsgeschichte

Als die Deutsche Reichsbahn ab 1. September 1955 wieder elektrisch fahren durfte, stand an Lokomotiven nur das zur Verfügung, was die Sowjetunion freundlicherweise in mehr oder weniger brauchbarem Zustand zurückgegeben hatte, also das, was heute als Altbau-Eloks bezeichnet wird. Die eingerollte Fahrleitung und die abgebrannten Fahrleitungsmasten, sogenannte Reparationsleistungen, bekam die DR natürlich nicht zurück.

**Bild 10:** 243 075 (1. Bauserie) mit einem Wendezug im S-Bahneinsatz zwischen Rostock und Warnemünde im Fährhafen Warnemünde. **Foto: Zentrale Bildstelle der DR**



**Bild 11:** 243 253 fährt am 27. April 1990 mit dem P 5944 am Rangierbahnhof Halle (Saale) vorbei. **Foto: M. Krolop**





Der damals noch zügig verlaufende Ausbau des mitteldeutschen Streckennetzes und des "sächsischen Dreiecks" verlangte nach neuen und leistungsfähigeren Lokomotiven. Der VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf (LEW) entwickelte eine Bo'Bo'-Lokomotive, die 1961 als E 11 001 und E 11 002 in der Schnellzugvariante und ab 1962 mit geänderter Getriebeübersetzung als Baureihe E 42 für den Personen- und Güterzugdienst geliefert wurde. Von der Baureihe E 11 (211) sind 95 Lokomotiven, von der Baureihe E 42 (242) 292 Lokomotiven gebaut worden. Diese Lokomotiven sind heute noch im Betriebsdienst, sofern sie nicht nach Unfällen ausgemustert werden mußten.

Als die SED-Führung den ab 1966 eingeschlagenen – verfehlten – Kurs der totalen Verdieselung des Triebfahrzeugparks änderte und Anfang der achtziger Jahre grünes Licht für die weitere Elektrifizierung der Hauptstrecken gab, mußte die Reichsbahn neue Lokomotiven beschaffen. Die Altbau-Elloks waren bis auf die Baureihen E 44 (244) und E 94 (254) schon ausgemustert, die zuletzt beschaffte Co'Co'-Neubaulok der Reihe 250 für viele Zugförderungsaufgaben zu leistungsstark und damit unwirtschaftlich.

LEW Hennigsdorf bekam den Auftrag, eine neue Bo'Bo'-Lokomotive zu entwickeln und nach dem Modell der E 11/E 42 bei einer Grundbauart sowohl eine Schnellzug- als auch eine Mehrzwecklokomotive anzubieten. Die Baumusterlokomotive mit der Betriebsnummer 212 001 stand 1982 auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Sie war die Schnellzugvariante, für 140 km/h ausgelegt und auffällig genug durch ihren weißen Lokomotivkasten mit verstreutem, breitem roten Zierstreifen.

Die Maschine ist von der Deutschen Reichsbahn einer eingehenden Erprobung unterzogen worden. Man sah sie oft in Leipzig Hbf vor Zügen in Richtung Erfurt als Vorspannlokomotive mit angehängtem Meißwagen vor einer Zuglokomotive der Reihe 211.

Nach einer bei Baumusterlokomotiven üblichen Probezerlegung im für Elloks zuständigen Raw Dessau entstand 1983 durch Änderung der Getriebeübersetzung und Anpassung der Bremsrichtung daraus die zweite Version als Mehrzwecklokomotive mit der Betriebsnummer 243 001. Der Lokomotivkasten bekam da-

nach den weinroten Einheitsanstrich der Elloks mit cremefarbenem Warnstreifen an den Stirnpartien. Diese Maschine ist 1985 von der Deutschen Reichsbahn als Baumusterlokomotive gekauft worden. LEW Hennigsdorf kaufte die 243 001 von der DR im Jahre 1987 zurück, um sie als Erprobungsträger für die Drehstromantriebstechnik (DAT) zu verwenden. Die 243 001 gibt es heute im Nummernplan der DR nicht mehr.

Ansichts des größeren Bedarfs an Mehrzwecklokomotiven und wohl auch angesichts des Zustandes ihres Schienennetzes entschloß sich die Deutsche Reichsbahn zum Serienbau der Reihe 243. Die Serienlieferung begann mit der Lokomotive 243 002. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ist sie auf vielen alten Streckenabschnitten ihrer Zeit noch immer weit voraus, für Aufgaben der Zukunft auf DB-Strecken aber zu langsam.

## Die Serienausführung

Die Serienlieferung begann 1984 mit der 243 002 und soll in diesem Jahr mit der Lokomotive 243 712 als letzter von 700 Lokomotiven enden. Die Bo'Bo'-Lokomotive besitzt vier Fahrmotoren mit einer Leistung von je 930 kW. Auf die Baujahre verteilt, ergeben sich folgende gelieferte Stückzahlen:

Baujahr	Betriebsnummern	Anzahl
1982	212 001 (ab 1983 243 001)	1
1984	243 002 bis 243 026	25
1985	243 027 bis 243 101	75
1986	243 102 bis 243 201	100
1987	243 202 bis 243 311	110
1988	243 312 bis 243 370	
	243 801 bis 243 855	114
1989	243 856 bis 243 968	
	243 551 bis 243 553	116
1990**)	243 554 bis 243 661*)	108
1991**)	243 662 bis 243 712	51
Gesamtzahl		700

\*) ausgeliefert bis Mai 1990: 243 600

\*\*\*) entsprechend den abgeschlossenen Lieferverträgen

Die Lieferjahre sind nicht identisch mit den Bauserien, innerhalb derer konstruktive Änderungen vorgenommen worden sind. Die Se-

**Bild 12:** Wenige Tage nach ihrer Indienststellung überquert die 243 577 mit dem P 11432 am 9. April 1990 den Templiner See bei Potsdam.  
**Foto: M. Krolop**

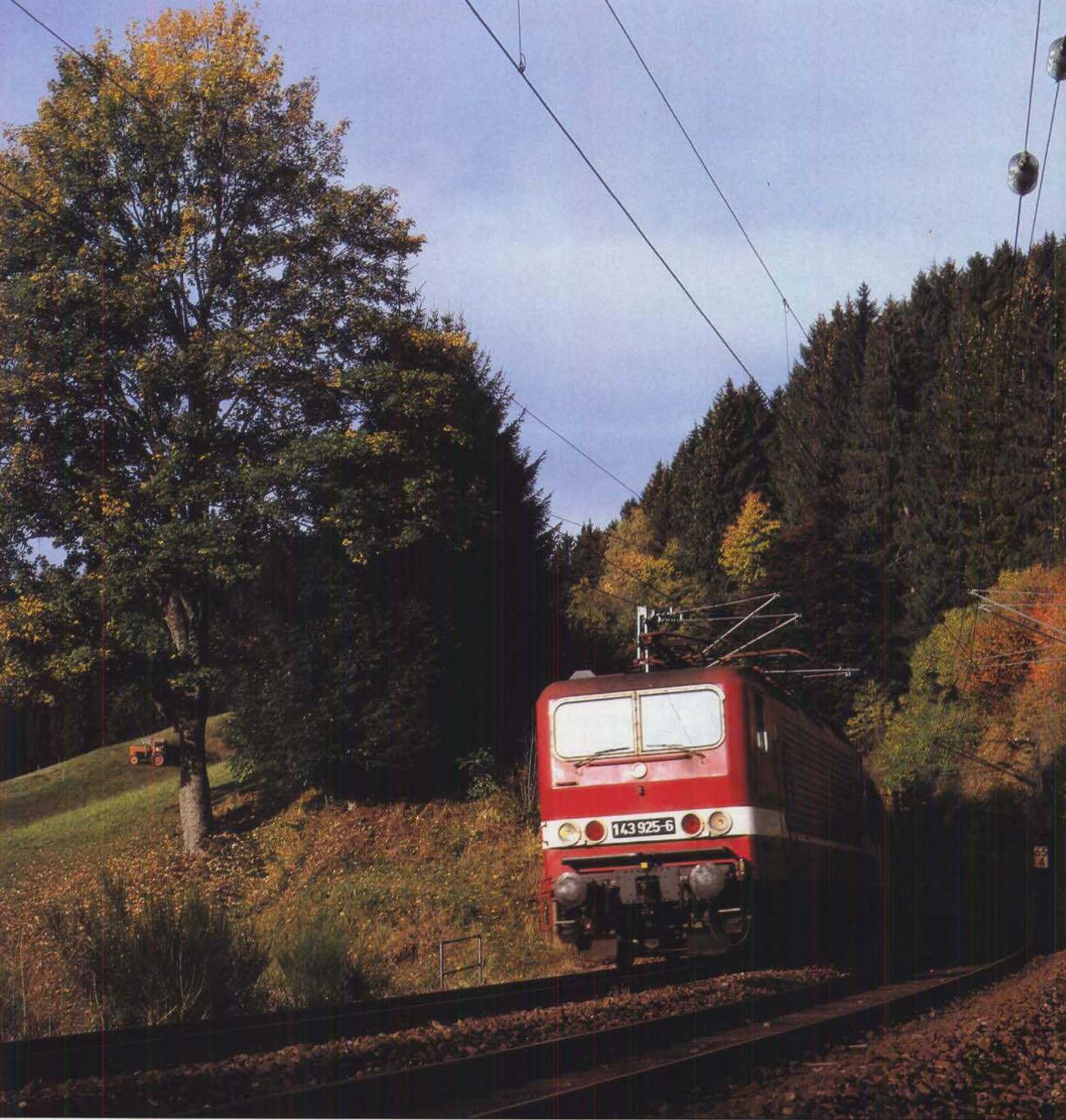
**Bild 13:** Im Herbst vergangenen Jahres begann der Einsatz von DR-Lokomotiven der Baureihe 243 auf der Schwarzwaldbahn. Die 143 925 (frühere 243 925) ist am 15. Oktober 1990 oberhalb von Triberg mit einem Eilzug von Offenburg nach Konstanz unterwegs.  
**Foto: A. Ritz**

**Bild 14 (rechte Seite unten):** Die 243 026 rangiert im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs. In dieser Seitenansicht ist die eckige Form der Stirnpartie, über die die Lokomotiven 243 002 bis 298 verfügen, gut erkennbar.  
**Foto: M. Weisbrod**

rienausführung unterteilt sich in folgende Bauserien:

1. Bauserie 243 002 bis 243 076
2. Bauserie 243 077 bis 243 151
3. Bauserie 243 152 bis 243 226
4. Bauserie 243 227 bis 243 298
5. Bauserie 243 299 bis 243 370
6. Bauserie 243 801 bis 243 872
7. Bauserie 243 873 bis 243 968
8. Bauserie 243 551 bis 243 712

Dieses Nummernschema bedarf einer Erläuterung. Die ab der 6. Bauserie auftauchenden 800er-Betriebsnummern bezeichnen die Lokomotiven, die mit einer Steuerung für Doppeltraktion ausgerüstet sind. Als der Hersteller (LEW Hennigsdorf) eingestehen mußte, daß





**Bild 15:** Seit kurzem werden die Elektrolokomotiven der DR-Baureihe 243 auch im Ruhrgebiet eingesetzt, und zwar fast ausschließlich im Güterzugdienst. Nur zur Lokführerausbildung konnte man die bei der DB als Baureihe 143 bezeichneten Maschinen auch schon vor Reisezügen beobachten. Die 143 949 mit dem N 7540 am 13. März 1991 in Essen-Kray Nord. **Foto: M. Hüser**

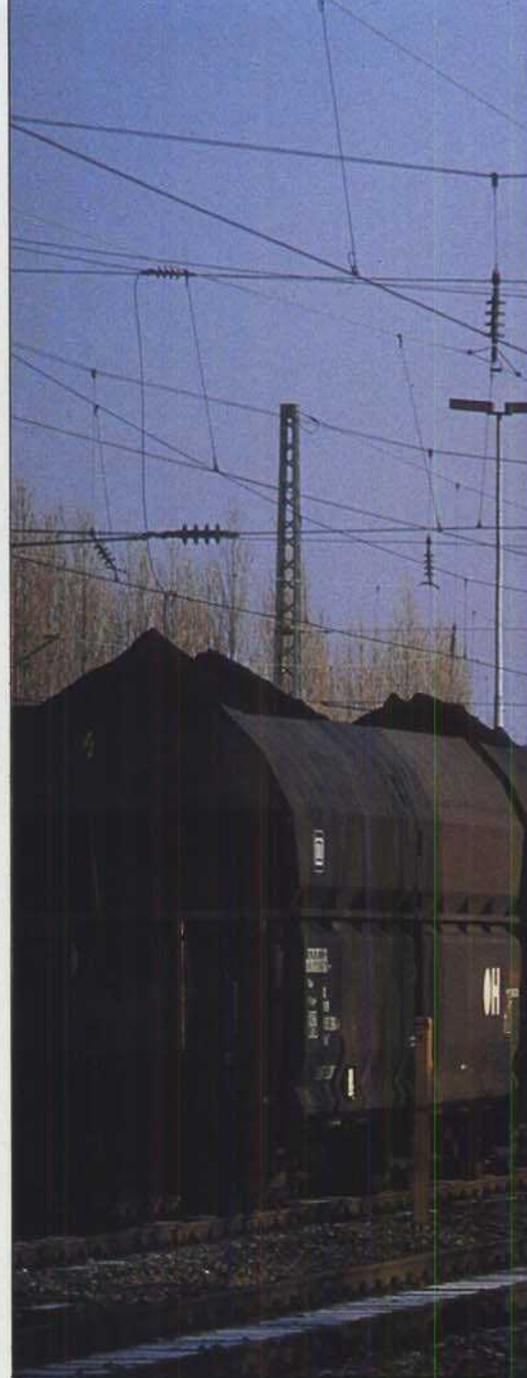
**Bild 17:** Hauptaufgabe der 243er im Ruhrgebiet ist die Beförderung von Ganzzügen (meist Programmverkehr). Das Foto vom 31.01.1991 zeigt die 143 960 mit dem Gag 77522 in Oberaden (östlich von Lünen an der Strecke Hamm – Recklinghausen); im Hintergrund die Fördertürme des Bergwerks "Haus Aden". **Foto: M. Hüser**

die neue Co'Co'-Lokomotive der Baureihe 252 kurzfristig nicht entwickelt und in die Serienfertigung gehen kann (mittlerweile sind zwei Prototypen fertiggestellt), entschloß sich die Deutsche Reichsbahn, die Baureihe 243 für Doppeltraktionsbetrieb auszurüsten, um beispielsweise die schweren Güterzüge vom Rostocker Überseehafen abfahren zu können. Hierzu verwendete man die bei allen Lokomotiven der Baureihe 243 vorhandene Wendezugsteuerung in modifizierter Form. Die elektrische Vielfachsteuerung ist an den Lokomotiven 243 267, 268 und 273 im Raum Dresden einer Betriebserprobung unterzogen und ab 243 801 serienmäßig eingebaut worden. Die Mehrkosten für die Doppeltraktionssteuerung gegenüber der Einfachsteuerung betragen ca. 200 000 Mark.

Als untersucht wurde, wieviele der mit den Betriebsnummern 243 801 bis 243 968 gelieferten Maschinen tatsächlich in Doppeltraktion eingesetzt werden, kam man auf eine Quote von ca. 8%. Lokomotiven der Baureihe 243.8-9 sind beispielsweise auch im S-Bahn-Betrieb in Halle eingesetzt, wo nur die ohnehin vorhandene Wendezugsteuerung benötigt würde. Angesichts der geringen Auslastung der Doppeltraktionsmaschinen in ihrem vorgesehenen Aufgabenbereich entschloß sich die Deutsche Reichsbahn ab 1989 die kostengünstigere Variante mit Einfachsteuerung und Wendezug-einrichtung zu beschaffen. Warum man die

Betriebsnummern nicht an die 1988 gelieferte 243 370 anreichte, sondern die baugleichen Lokomotiven ab 243 551 nummerte, bleibt vorerst Geheimnis der Hauptverwaltung für die Maschinenwirtschaft (HvM).

Äußerlich besteht kein Unterschied zwischen den Serien 1 bis 4 (243 002 bis 243 298). Ab 243 299 ist nach Windkanalversuchen die Kopfform geändert und strömungsgünstiger gestaltet worden. Der abgeschrägte, gerade Übergang von der Stirnwand zum Dach ist als 318-mm-Radius ausgeführt worden, der Radius Stirnwand-Seitenwand wurde von 250 mm auf 350 mm vergrößert. Diese auch optisch gefälligere, weil nicht so kantig gestaltete Stirnpartie, vom Reisenden kaum wahrgenommen, bringt doch im oberen Geschwindigkeitsbereich im Reisezugdienst einige Prozente Energieeinsparung. Im Güterzugdienst mit niedrigeren Geschwindigkeiten und zerklüfteter Zuggarnitur ist diese Änderung der Kopfform natürlich ohne Wirkung. Wenn man meint, die Designer moderner Elloks hätten vergessen, was mit E 18 und E 19 und auch mit der an diesen Lokomotiven orientierten DB-103 aerodynamisch schon erreicht war, irrt. Sicher ist eine windschlüpfrige Kopfform von entscheidender Bedeutung für den Luftwiderstandsbeiwert, jedoch sind Elloks symmetrisch gestaltete Zweirichtungsfahrzeuge. Bei ihnen wird der an der Stirnpartie bei strömungsgünstiger Gestaltung erzielte Gewinn



bei gleich ausgebildetem Heck zum großen Teil verspielt durch Verwirbelungen zwischen Lokomotive und erstem Wagen. So sind die relativ steilen Frontpartien moderner Elloks auf eine Verminderung des Luftspalts zwischen Lokomotive und Wagenzug ausgerichtet. Das hatte man schon bei den Stromliniendampf-lokomotiven beispielsweise der Baureihe 05 begriffen und am Tenderende einen blind vorgesetzten Faltenbalg zur Kupplung mit dem ersten Wagen vorgesehen. Die Unterschiede zwischen den Bauserien der Baureihe 243, von der bereits erwähnten Doppeltraktionssteuerung und der geänderten Kopfform abgesehen, bestehen in der elektrischen Ausrüstung. Sie können hier nur andeutungsweise erwähnt werden.

#### Bauserien ab 243 152

Statt Sifa 66 (wie bei Baureihe 250) Aufforderungssifa, die nach 25 Sekunden in Auslösestellung geht. Erfolgt keine Reaktion durch den Lokführer, erfolgt sofort eine optische Warnung, nach 2,5 Sekunden eine akustische Warnung und nach weiteren 2,5 Sekunden eine Zwangsbremung.



**Bild 16:** Nicht nur die DB-Lokführer, auch die Hilfszugmannschaften müssen sich erst an die neue Lok von der Deutschen Reichsbahn gewöhnen. Am 14. März 1991 wurde im Bw Dortmund das Wiederaufgleisen einer 243 geübt; "Versuchskaninchen" war die 143 910. **Foto: M. Hüser**