

DM 12,90 / sfr 12,90 / S 97,- / hfl 16,- / lfr 277,- / Lit 17 000,-

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

## März

3/1999

EISENBahn JOURNAL März 1999



**Lok ohne Zukunft**  
**Vorbild & Modell**  
**Leserreise**

ÖBB-1012 im Porträt

BR 65<sup>10</sup> von Gützold und Brawa

Dampfwochenende zu gewinnen



(Füllseite)

# Inhalt

## Vorbild

<b>Baureihe 65<sup>10</sup></b>	6
Die erste Großserien-Neubaudampflokomotive der DR	
<b>Jede Menge Röhren</b>	14
Ungewöhnliche Fracht für FO und Brünigbahn	
<b>Oberland-Zukunft auf Etappen</b>	18
Oberlandbahn & Integral: Mit Problemen gestartet	
<b>Eine Hundertjährige</b>	20
Die Klasse Tssd: Schmalspur-Mallet für Württemberg	
<b>Geächtet und geliebt</b>	24
ÖBB-Ellok-Porträt: „Causa 1012“	
<b>Chemnitz – Aue – Adorf</b>	30
Die Geschichte der Westsachsen-Magistrale, Teil 2	
<b>Letzter deutscher E-Rangierer</b>	36
Ellok-Geschichte: Die Baureihe E 63	
<b>Ein Dampfwochenende in der Rabenauer Mühle</b>	42
Leserreise des Eisenbahn-Journals	
<b>Blaue Wunder</b>	46
Foto-Essay über die letzten „altblauen“ 110er	

## Modell

<b>Neue Modelle der 65<sup>10</sup></b>	13
Brawa und Gützold stellen 1:87-Großserienmodelle vor	
<b>Modelle der Tssd von Bemo</b>	23
<b>Die Vogelsberger Westbahn</b>	64
H0-Bahn nach oberhessischem Vorbild	
<b>Bietschtalviadukt</b>	68
Fallers Brückenbausatz in Szene gesetzt	
<b>Erbstück: Umbau der Roco-93<sup>5</sup> in DRG-Ausführung</b>	72
<b>Eine neue Wasserversorgung fürs Bw Maxheim</b>	74
Der Wasserturm „Duisburg-Wedau“ von Kibri	
<b>Der Hang wird geschlossen</b>	76
Redaktionsanlage Kupferberg, Teil 13	
<b>Die Quattro lebt!</b>	79
<b>6. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Einstand gelungen</b>	80
<b>Neuer H0-Bausatz von Westmodel: Pr. / old. T 2</b>	84
<b>Vom Lokschuppen zur Fabrikhalle</b>	86
Der lange Weg zur »Endgültigen«: Obergüding, Teil 11	
<b>Die Steigung bei Schlitters</b>	90
Seidenstickers Dioramenschätze	
<b>Nicht nur im Winter, wenn man friert ...</b>	94
Reichsbahnbayern selbstgebaut: Heizkesselwagen	
<b>Service: Wo und wie Ersatzteile bestellen?</b>	99
<b>Best of Nürnberg</b>	100
50 Jahre Spielwarenmesse: Top-News '99	

## Rubriken

<b>Unsere Neuheitenschau</b>	4
<b>Bahn-Notizen</b>	48
<b>Jahres-Inhaltsverzeichnis 1998</b>	55
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	59
<b>Modellbahn-Notizen</b>	63
<b>Mini-Markt</b>	102
<b>Fachhändler-Adressen</b>	120
<b>Impressum</b>	122
<b>Neue Bücher</b>	126
<b>Bahn-Post</b>	127
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	128
<b>Typenblatt: BR 05, Schnellzuglokomotive</b>	129

# Editorial

Das Böse hat, wie man weiß, viele Gesichter. Für die Modellbahnindustrie kommt es (unter anderem) sogar besonders verführerisch daher. „Exklusivvertrag mit dem Vorbildhersteller“ heißt der Apfel, von dem so manche Firma dann und wann vielleicht gerne einmal naschen würde, verheißt er doch eine ganze Reihe Vorteile: Schutz vor Doppelentwicklungen, die Möglichkeit eines zusätzlichen Werbearguments und das gute Gefühl, daß die Konkurrenz (diesmal) im Regen steht.

Dennoch haben sich die deutschen Hersteller und Roco mannhaft zusammengeschlossen, der Versuchung zu widerstehen. Aus gutem Grund, denn Lizenzgebühren, gleich ob für Formen, für Anschriften oder Designs sind teuer und Einmal ist hier nicht Keinmal. Vielmehr gilt die gleiche Regel wie bei der Droge Crack: Der erste Schuß macht süchtig. Deswegen haben die Modellbahn-Hersteller gemeinsam einen Exorzisten engagiert, einen Patentanwalt, der allfälligen Ansprüchen entgegenzutreten soll.

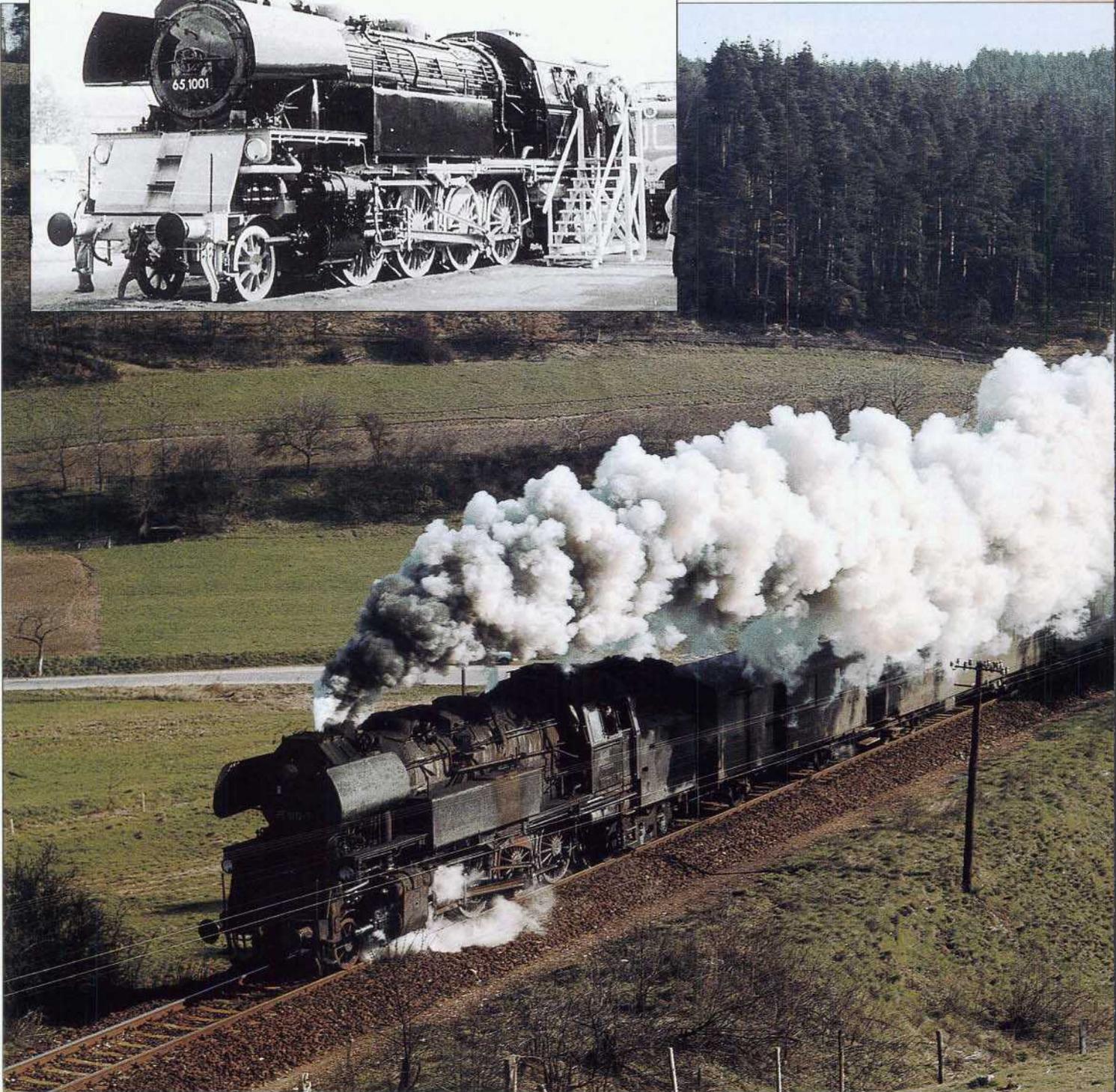
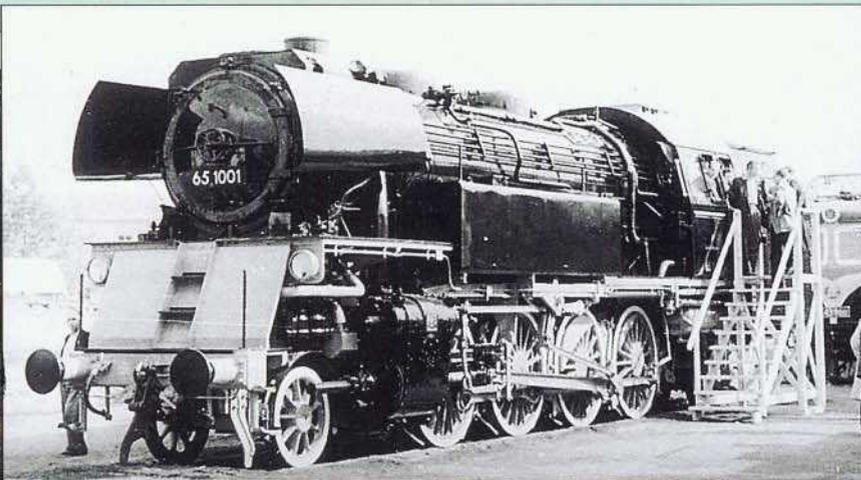
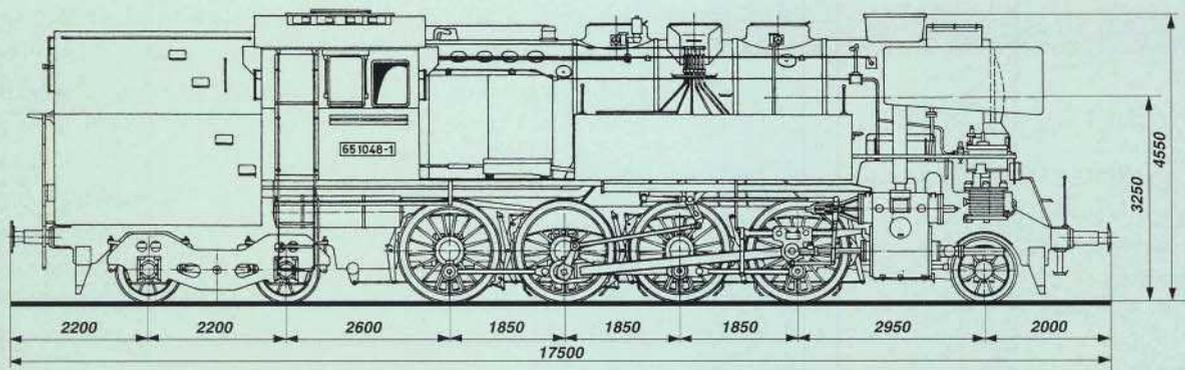
Bislang dürfte er in dieser Sache nicht allzuviel zu tun gehabt haben. Die DB hat nämlich erfreulicherweise schon seit langem erkannt, welches Werbepotential die Modellbahn in sich birgt. Forderungen nach Lizenzgebühren, z.B. für die Nutzung des „Keksens“ oder des Schriftzugs „ICE“, die von Zeit zu Zeit an die Modellbahn-Branche gerichtet wurden, stammten von Lizenzagenturen und wurden vom DB-Vorstand rasch zurückgepfiffen. Dies kann sich im Zuge der Bahnreform ändern. Statt einer Gesellschaft stehen den Modellfabrikanten dann viele gegenüber. Auch die Herstellerfirmen der Vorbilder könnten in Versuchung geraten. Zwar erlaubt die Rechtsprechung ausdrücklich die exakte Nachbildung eines Vorbilds, doch setzen die Firmen mit Hilfe der Konstruktionspläne den Hebel an. Das Motto, salopp formuliert, könnte lauten: „Versucht mal schön, ohne Pläne exakt nachzubauen“. Als warnendes Beispiel kann die Automodell-Branche dienen, deren Firmen stark unter den Forderungen der Industrie zu leiden haben.

„Hoppla!“, mag jetzt so mancher ausrufen, der unser Messe-Journal (liegt brandaktuell am Kiosk) aufmerksam gelesen hat: Wirbt nicht die Firma Brawa – selbstverständlich auch Mitglied des Exorzisten-Klubs – damit, den Triebwagen „Talent“ in H0 und N exklusiv anbieten zu können? Ist der Sündenfall eingetreten, haben die Schwaben doch genascht? Brawa-Chef Günther Braun weist Verdächtigungen zurück: Hersteller Bombardier-Talbot habe bereits 1998 bei sämtlichen großen Modellbahnproduzenten angeklopft, ob man nicht einen 1:87- oder 1:160-„Talent“ ins Programm nehmen wolle. Da keiner habe zugreifen wollen, sei Bombardier schließlich auf ihn gekommen. Geld sei in keine Richtung geflossen.

Vor diesem Hintergrund dürfte Brawa aus dem Schneider sein: Am Apfel geschnuppert, ja – aber nicht genascht. Entfernt erinnert das an Bill Clinton: Joint geraucht, ja – aber nicht inhaliert. In jedem Fall bleibt ein schaler Nachgeschmack.

**Christoph Kutter**

*Titelbild: Gelungene Formgebung, attraktives Farbdesign und hohe Leistungsfähigkeit – Attribute der ÖBB-Reihe 1012 (Aufnahme vom RoLa-Einsatz am Brenner). Dennoch bleibt es bei nur drei Prototypen mit wenig Zukunftschancen. Zur „Causa 1012“ ab Seite 24. Abb.: Andreas Ritz*



Zeichnung der BR 65<sup>10</sup> und darunter eine Aufnahme der ersten Lokomotive, der 65 1001, auf der Leipziger Herbstmesse 1954 ohne zentralen Sandkasten und mit alter Bauform des Mischvorwärmers.  
Abb.: Hertam, Sammlung Weisbrod

## Die erste Großserien-Neubau- dampflok der Deutschen Reichsbahn:

# Baureihe

# 65<sup>10</sup>

Vom Typenprogramm für Neubau-Dampflokomotiven, das der Vorläufige Lokomotivaus-

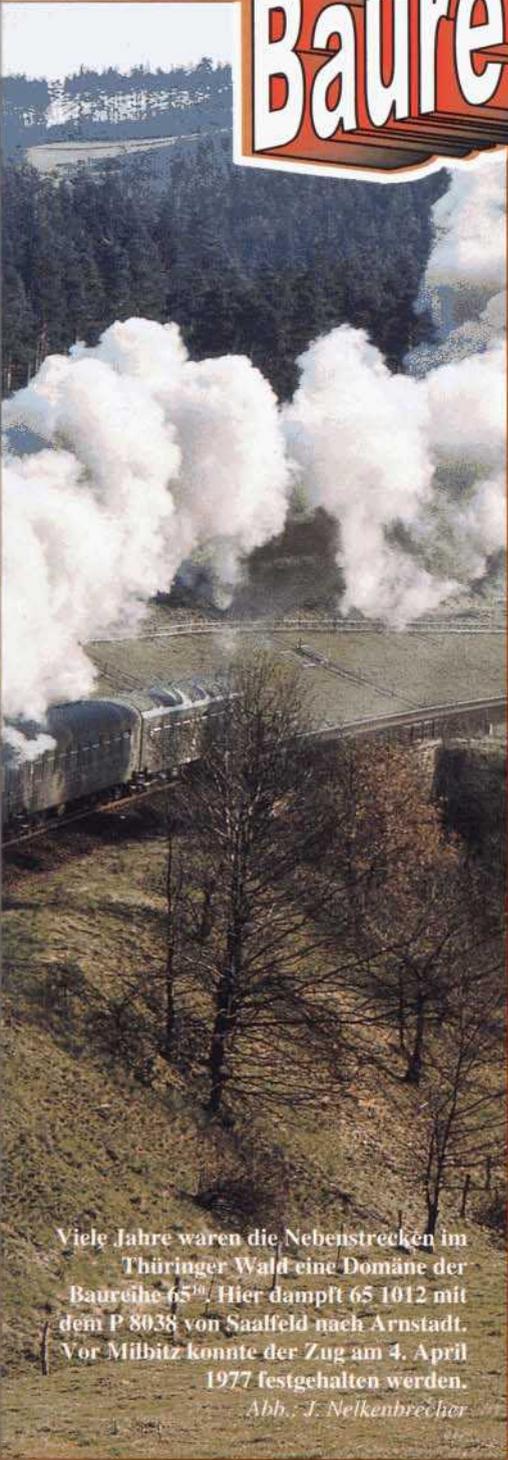
schuß der DR im Jahre 1952 beschloß, sind vier Baureihen mit unterschiedlicher Stückzahl in Serie gebaut worden – die Schlepptender-Lokomotiven der Baureihen 23<sup>10</sup> als 1'C 1' h2 (113 Stück) und 50<sup>40</sup> als 1'E h2 (88 Stück) sowie die Tenderlokomotiven der Baureihen 65<sup>10</sup> als 1'D 2' h2t (88 Stück) und 83<sup>10</sup> als 1'D 2' h2t (27 Stück). Als vordringlich zu beschaffen galten die Baureihen 65<sup>10</sup> für den schweren Berufsverkehr in den Ballungsgebieten und 83<sup>10</sup> zur Ablösung überalterter Nebenbahnlokomotiven.

Die Deutsche Reichsbahn war von Friedrich Fuchs, der bereits zusammen mit Richard Paul Wagner 1925 an der Entwicklung der Einheitslokomotiven gearbeitet hatte, nicht gut beraten, als sie versuchte, mit einer sogenannten Universallok die Probleme der Zugförderung der Nachkriegszeit zu lösen. So hatte bereits der Vorläufige Lokomotivauschuß den Bau der 1'D-Lokomotiven der Baureihe 25 als Irrweg erkannt und das Neubauprogramm dagegensetzt. Als am 29. Juli 1954 bei LEW in Hennigsdorf Vertreter des Ministeriums für Eisenbahnwesen, des Technischen Zentralamtes (TZA), der Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle, des Ausbesserungswesens, der Reichsbahndirektionen und der Industrie zur Beratung über die Fortsetzung des Programms trafen, konnten sie auch die bereits weitgehend montierte Baumusterlok 651001 besichtigen.

Bei LKM in Babelsberg waren zur gleichen Zeit die beiden Lokomotiven der Baureihe 25 in der Endmontage. 25 001 und 65 1001 standen auf der Leipziger

Herbstmesse 1954 im Rampenlicht. Die Probleme für die beiden Lokomotivbauanstalten im Osten Deutschlands ergaben sich aus einer zehnjährigen Konstruktions- und Fertigungspause im Bau regelspuriger Dampflokomotiven, aus der Erkenntnis, daß die 15 oder 30 Jahre alten Konstruktionen der Einheitslokomotiven tunlichst nicht nachzubauen waren und aus dem ehrgeizigen Bemühen, bereits mit der ersten Neukonstruktion Anschluß an das seinerzeitige Niveau des europäischen Lokbaus zu schaffen.

Die Baureihen 65<sup>10</sup> und 83<sup>10</sup> waren im Institut für Schienenfahrzeuge (IFS) in Berlin-Adlershof in Zusammenarbeit mit dem TZA der DR konstruiert worden. Die Baumusterlokomotiven 65 1001/1002 fertigte LEW Hennigsdorf, die Serienlieferung 65 1003 bis 1088 kam von LKM in Babelsberg. Die 65 1001 traf am 20. Januar 1955 bei der FVA in Halle ein. Sie ist vor Personenzügen Halle – Saalfeld und Halle – Erfurt eingesetzt worden, um dem Personal Gelegenheit zu geben, sich mit der Lokomotive vertraut zu machen, und

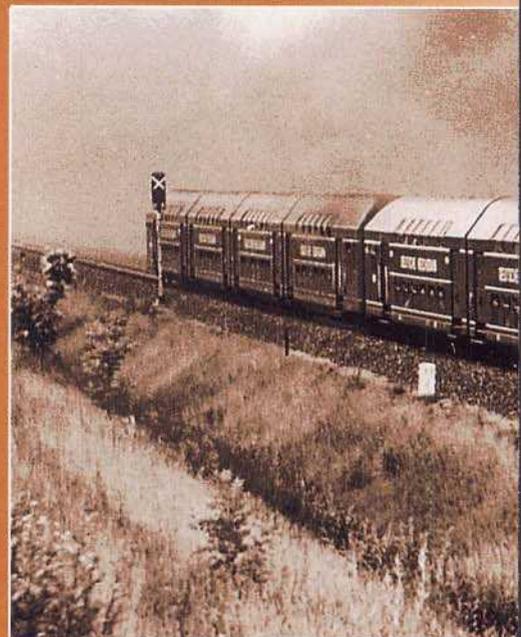


Viele Jahre waren die Nebenstrecken im Thüringer Wald eine Domäne der Baureihe 65<sup>10</sup>. Hier dampft 65 1012 mit dem P 8038 von Saalfeld nach Arnstadt. Vor Milbitz konnte der Zug am 4. April 1977 festgehalten werden.

Abb.: J. Nelkenbrecher

Mit dem P 619 donnert hier 65 1035 im Mai 1966 bei Dessau-Wallwitzhafen in Richtung Berlin. Rechts „Sputnik-Zug“ auf dem Berliner Außenring mit 65 1036.

Beide Abb.: H. Müller



den bewegten Teilen, sich einzulaufen. Max Baumberg schrieb in DET 1/1959: „Von der ersten Dienstleistung an bestach die Lokomotive ebenso durch ihr vorzügliches Beschleunigungsvermögen, wie sie durch ihren hohen Dampfverbrauch und ihre unbefriedigende Dampfleistung enttäuschte. Es stellte sich bald heraus, daß nicht alles, was an der Lokomotive neu war, auch besser war als das Alte.“ Die ersten Meßfahrten zwischen Halle und Lutherstadt Wittenberg im Februar 1955 sind bald wieder abgebrochen worden, weil die automatische Umsteuerung ebensowenig funktionierte wie die Mischvorwärmanlage, der Heißdampfregler sich mal nicht öffnen, mal nicht schließen ließ und Risse an komplizierten Schweißnähten am Rahmen auftraten. Die Lokomotive ging an den Hersteller zurück und stand erst im August 1955 für Meßfahrten wieder zur Verfügung. Bezüglich Kesselleistung und spezifi-

schem Brennstoffverbrauch ist die Baureihe 65<sup>10</sup> etwas unter den Erwartungen geblieben. Bedingung war, die Lokomotive mit Braunkohlenbriketts feuern zu können. Das erforderte eine Rostfläche von 3,45 m<sup>2</sup> (BR 65 der DB: 2,66 m<sup>2</sup>). Von den Oberbaumeistereien war gewünscht worden, auf die vordere und hintere Lufklappe am Aschkasten zu verzichten, um die Strecke von Asche freizuhalten. Die rechts und links angeordneten seitlichen Lufklappen waren im Querschnitt zu klein und durch Umlauf und Luftbehälter verbaut, so daß der wirksame Querschnitt noch geringer war. Rein rechnerisch sollte der Kessel eine spezifische Heizflächenbelastung von 70 kg/m<sup>2</sup>h zulassen und dabei eine Leistung von 10 t Dampf pro Stunde haben, womit er im Leistungsbereich der Kessel der Baureihen 50 und 52 gelegen hätte. Von den Abmessungen der Heizflächen war diese Rechnung richtig, nur hatte der Kessel

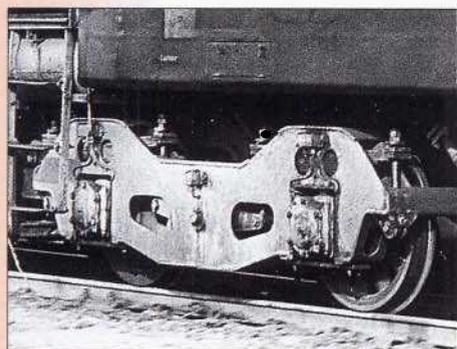
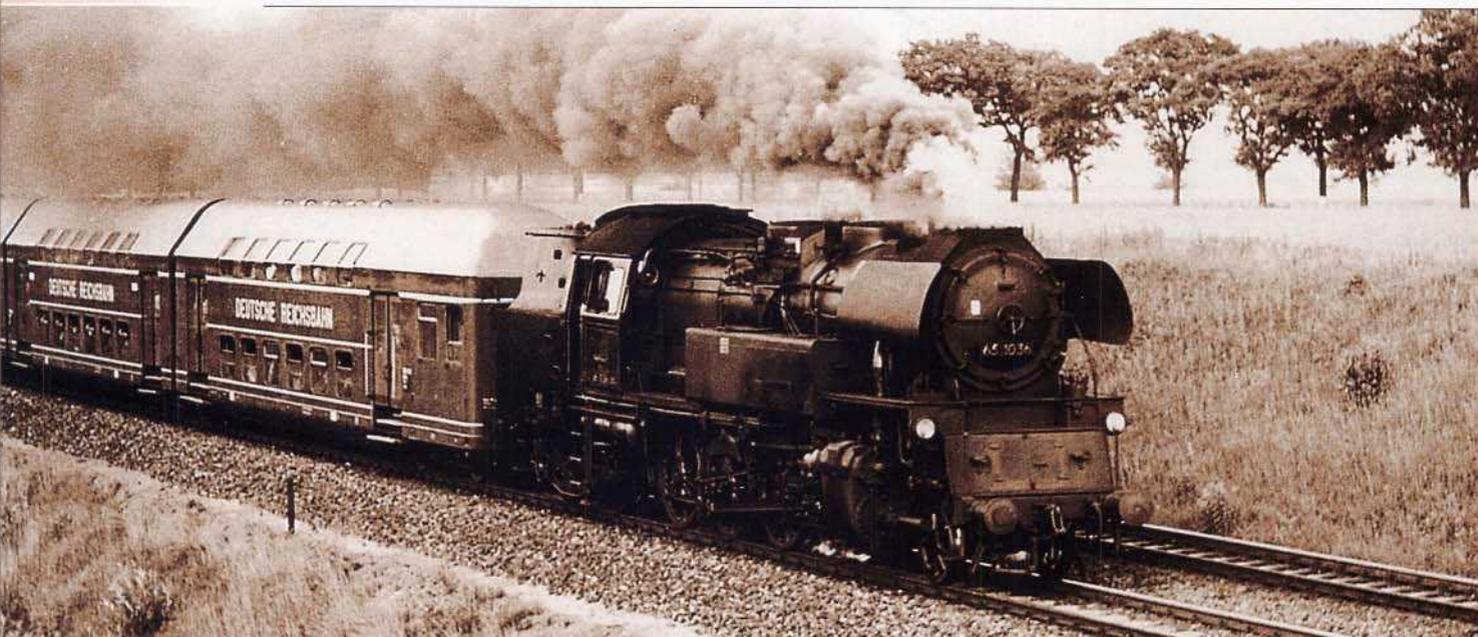
der BR 65<sup>10</sup> einen geringeren Gasquerschnitt. Das Verhältnis Querschnitt zu Rostfläche betrug 0,118, beim Einheitskessel der BR 50/52 0,147. Hier lag aber die Kesselgrenze nur bei 57 kg/m<sup>2</sup>h, so daß das Verhältnis bei den geforderten 70 kg/m<sup>2</sup>h noch ungünstiger wurde. Hinderlich waren für den Rauchgasstrom auch die Einbauten in der Rauchkammer: das große Prallblech gegen Funkenflug bei Brikettfeuerung und der tief hineinragende Behälter des Mischvorwärmers. So war zur Erzielung der erforderlichen Dampfleistung eine überdurchschnittliche Blasrohrarbeit notwendig, weil der zur Verbrennung erforderliche Luftüberschuß nicht von den Aschkastenklappen geliefert werden konnte. Unvollständige Verbrennung durch fehlenden Luftüberschuß und das Mitreißen von Unverbranntem durch starke Blasrohrarbeit schmälerten die Brennstoffbilanz der Lokomotive. Im Versuchsbetrieb sind mit der Baumusterlokomotive bei  $v = 73$  km/h eine indizierte Leistung von  $N_i = 1340$  PSi und die höchste Zughakenleistung an der Reibungsgrenze ( $v = 22,0$  km/h) mit  $N = 1050$  Pse erreicht worden. Für die Aufstellung des s-V-Diagramms wurde eine Kesselgrenze ( $D/H_v$ ) von 65 kg/m<sup>2</sup>h festgesetzt, weil die Grenzanstrengung von 70 kg/m<sup>2</sup>h nicht durchgehalten werden konnte. Die ständig in die Serienfertigung einfließenden Verbesserungen erbrachten eine Steigerung der Zughakenleistung auf  $N_i = 1190$  Pse.

Im Königsteiner Güterbahnhof wird die wendezugertüchtigte 65 1043 untersucht. Über dem rechten Puffer ist der Wendezuganschluß zu sehen. Abb.: Slg. Grundmann

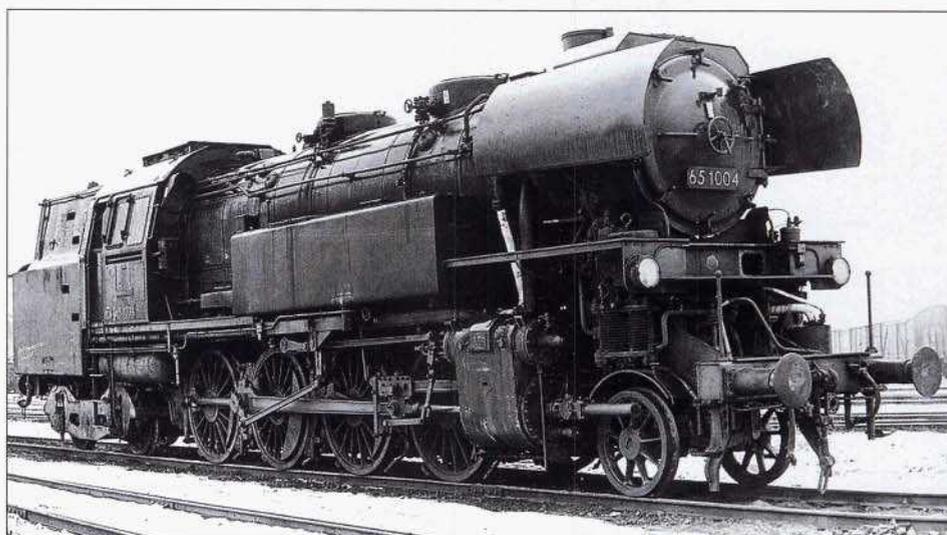


## Die Serienausführung

Die intensive Erprobung der Baumuster durch die FVA Halle kam nicht nur den Serienlokomotiven zugute, sondern vor



Detailaufnahme des hinteren Außenrahmen-Drehgestells. Rechts eine Aufnahme von der einzigen kohlenstaubgefeuerten 65<sup>10</sup>, der 65 1004. Unten die 65 1049 im Personenzuginsatz auf der inzwischen gesperrten Oberlandbahn bei Lückenmühle. Abb.: Slg. Weisbrod, H. Scholz





65 1056 hat Königstein verlassen und dampft durch das Elbtal hinab nach Dresden.

Abb.: Sammlung Grundmann



Rechts oben: Auf dem Thüringer Streckennetz konnte diese Leistung der 65 1033 fotografiert werden. Im Januar 1967 rollt die bestens gepflegte Neubaulok von Arnstadt nach Ilmenau bei Elgersburg vorbei.

Abb.: H. Müller

In Belgiz wurde die Giesl-Lok 65 1083 mit „Quetschese“ mit dem P 632 bei der Ausfahrt nach Güsten beobachtet (22. September 1968).  
Abb.: H. Müller

Die 65 1049 wird nach Abschluß einer Sonderzugleistung in den Anlagen des Bw Arnstadt restauriert. Heute ist sie kalt in diesem Bw abgestellt und harret der Dinge, die da wohl nicht kommen. Deutlich sichtbar der voluminöse Tender. Abb.: H. Scholz



allem den Neubaulokomotiven der Baureihen 23<sup>10</sup> und 50<sup>40</sup>, bei denen keine Experimente mit unerprobten Baugruppen erfolgten. Die Deutsche Bundesbahn hatte drei Jahre vor der Deutschen Reichsbahn ihre Baureihe 65 fertiggestellt. Beide Baureihen waren nur in der Achsfolge vergleichbar und hatten völlig andere Aufgaben zu erfüllen.

Es ist nicht auszuschließen, daß man sich in Adlershof an solchen Neuerungen wie dezentrale Sandkästen und Heißdampfregler orientierte, um später bescheinigt zu bekommen, daß das Neue nicht immer und unbedingt besser als das Alte sei. Es hat einiger Anstrengungen bedurft, einen funktionssicheren Heißdampfregler zu bauen und eine bahnfeste Mischvorwärmeranlage zu entwickeln.

Die FVA wollte hier das Ergebnis nicht abwarten und absolvierte die Meßfahrten mit Oberflächenvorwärmer und Kolbenspeisepumpe KP4. Weil die Besandungsanlagen in den Bahnbetriebswerken für das Füllen von zentralen Sandkästen auf dem Kesselscheitel ausgelegt waren, bedeutete das Füllen der am Langkessel verteilten Sandkästen bei den Baumusterlokomotiven und der folgenden Lieferung zusätzliche und nicht ungefährliche Schwerarbeit.

Ab 65 1028 lieferte LKM die Lokomotiven mit zentralem Sandkasten auf dem Langkesselscheitel zwischen Speise- und Dampfdom, aus dem die Räder der Kupplungsätze 1 bis 3 beidseitig gesandet werden konnten. 65 1001 bis 1027 bekamen den zentralen Sandkasten im Rahmen planmäßiger Schadgruppen. Ab 65 1035 besaßen die Lokomotiven verbesserte Heißdampfregler und einen in Naßdampf- und Heißdampfkammer unterteilten Dampfsammelkasten. Bis 65 1052 wurden Verbundmischpumpe und Doppelverbundluftpumpe mit Heißdampf betrieben. Ab 65 1053 war nur noch der Hilfsbläser an den Heißdampfsammelkasten angeschlossen, die Pumpen wurden mit Naßdampfbetrieben. Max



Baumberg fragte zu Recht, ob die minimale Dampfersparnis beim Heißdampfbetrieb der Pumpen (und des Hilfsbläfers) die Vorhaltung mehrerer Pumpentypen rechtfertigte, zumal der Dampfverbrauch der Hilfsbetriebe nur wenige Prozent vom Gesamtverbrauch ausmache. Die Störanfälligkeit der für Naßdampf ausgelegten Pumpen nahm bei Zuführung hochüberhitzten Dampfes (bei anstrengender Fahrt) zu.

Ab Werk sind alle Maschinen mit federlosen Druckausgleich-Kolbenschiebern der Bauart Müller geliefert worden, die auch die Baureihe 65 der DB besaß. Der Müller-Schieber hatte bei Leistungsfahrt Vorteile gegenüber dem Karl-Schulz-Schieber durch den Entfall der vom Heißdampf beaufschlagten Federn, aber Nachteile durch einen konstruktiv bedingten zu knappen Druckausgleichquerschnitt beim Leerlauf. Als die FVA Halle bei der Erprobung einer Lokomotive der Baureihe 556,0 der CSD den Trofimoff-Schieber kennenlernte, rüstete sie ihre Bremslokomotive 03 1010 mit dieser Schieberbauart aus, erprobte ihn im schweren Schnellzugdienst und fand ihn so vorzüglich, daß fortan alle Neubau- und Rekolomotiven mit Trofimoff-Schiebern ausgestattet wurden. Die Baureihe 65<sup>10</sup> bekam die Schieber im Rahmen planmäßi-

ger Schadgruppen ab 1961/62. Alle Lokomotiven der Baureihe 65<sup>10</sup> sind mit dem bulligen Mischkasten der MV-Anlage geliefert worden, den auch die Baureihe 83<sup>10</sup> bis zu Ausmusterung besaß und den die 1000-mm-Schmalspur-Lokomotiven der HSB noch heute besitzen. Ab 1966 erhielten die Lokomotiven die elegantere Bauform der DR-Einheits-MV-Anlage und ab diesem Zeitpunkt auch mit dem Giesl-Flachejektor eine neue Blasrohranlage, mit der bessere Werte beim spezifischen Brennstoff- und Dampfverbrauch erzielt werden konnten. Der Giesl-Ejektor verblieb bis zur Ausmusterung auf den Lokomotiven, lediglich die heute noch existierenden Lokomotiven 65 1008, 1049 und 1057 erhielten anstelle der verschlissenen Flachejektoren wieder Blasrohranlagen der Regelbauart.

Eine Besonderheit stellte die 65 1004 dar, die von 1956 bis 1961 Kohlenstaubfeuerung System Wandler besaß, übrigens als einzige deutsche Tenderlokomotive. Wegen unbefriedigender Leistungen und der Schwierigkeit, den Einzelgänger in einem normalen Dienstplan einzusetzen, der ja wegen geringerer Staubvorräte als eine Schlepptenderlokomotive öfters nachbunkern mußte, ist die Lokomotive wieder auf Rostfeuerung rückgebaut worden. Außer den 88 Lokomotiven, die die Deutsche Reichsbahn in Dienst stellte, lieferte LKM Babelsberg 1957 fünf Maschinen als Werklokomotiven an die Leuna-Werke „Walter Ulbricht“.

## Konstruktive Besonderheiten

Die Lokomotiven der Baureihe 65<sup>10</sup> hatten eine LüP von 17 500 mm. Damit war sie die größte Einrahmen-Tenderlokomotive deutscher Staatsbahnen und wurde selbst von der Mallet-Lokomotive der Baureihe 96 (bay. Gt 2 x 4/4) nur um

Lieferserien der Baureihe 65<sup>10</sup>

Betriebsnummern	Hersteller	Baujahr	Fabriknummern
65 1001	LEW Hennigsdorf	1954	16 351 <sup>1)</sup>
65 1002	LEW Hennigsdorf	1955	16 352 <sup>2)</sup>
65 1003 – 65 1027	LKM Babelsberg	1955	121 001 – 121 025
65 1028 – 65 1052	LKM Babelsberg	1956	121 028 – 121 052
65 1053 – 65 1072	LKM Babelsberg	1957	121 053 – 121 072
Werklok Nr. 41 – 45	LKM Babelsberg	1957	121 073 – 121 077 <sup>3)</sup>
65 1073 – 65 1088	LKM Babelsberg	1957	121 078 – 121 093

<sup>1)</sup>, <sup>2)</sup> Baumusterlok; <sup>3)</sup> Werkloks für Leuna-Werke „Walter Ulbricht“



200 mm übertroffen. In der Tabelle unten sind einige Hauptabmessungen deutscher Einrahmen-Tenderlokomotiven zum Vergleich gegenübergestellt.

Die 65<sup>10</sup> hatte die größten Wasser- und Kohlevorräte aller vergleichbaren Lokomotiven. Der Kohlekasten hinter dem Führerhaus faßte nur 1 t weniger als die der großen Einheitstender 2'2' T 32 und T 34. Auch die 16 m<sup>3</sup> Wasservorrat sah man der Lokomotive nicht an, denn die seitlichen Wasserkästen waren relativ niedrig gehalten und ließen den Hinterkessel und seine Waschlukn frei. Weil ein großer Teil der Vorräte auf dem hinteren Drehgestell ruhte, veränderte sich die Reibungsmasse mit Abnahme der Vorräte nur geringfügig.

Dessen Ausbildung als Außenrahmen-Drehgestell erwies sich als wenig vorteilhaft. Die langen Querträger bedingten erhöhten Baustoffaufwand und unnötige Massezunahme. Kontrolle und Auswechseln der Federn waren erschwert, erst

später angebrachte Beobachtungsöffnungen brachten etwas Abhilfe. Im Winterbetrieb setzte sich Schnee zwischen die Federn und schaltete das Federspiel oft vollständig aus, was vor allem bei Rückwärtsfahrt mangelhafte Führung im Gleis nach sich zog. Einige Lokomotiven hatten Wendezugeinrichtung erhalten. Bei geschobenem Zug verblieb der Heizer auf der Lokomotive, der Lokführer nahm im Steuerabteil Platz.

### Betriebseinsatz

Lokomotiven der Baureihe 65<sup>10</sup> sind ab Hersteller den Rbd Cottbus, Dresden, Erfurt, Halle, Magdeburg und Berlin geliefert worden. Sie bewährten sich im schweren Berufsverkehr der Ballungsgebiete, sind aber auch planmäßig vor Eil-, Schnell- und Güterzügen eingesetzt worden. Ab 1966 erfolgten durch den Traktionswandel Umbeheimatungen, Anfang der siebziger Jahre erfolgten die ersten

Ausmusterungen. 1977/78 war die Baureihe nur noch im Bw Saalfeld der Rbd Erfurt und im Bw Altenburg der Rbd Halle zu finden. Hier endete der Einsatz mit Beginn des Winterfahrplans 1978.

Beeindruckende Bilder boten die Berufszüge für die SDAG Wismut im Raum Ronneburg. Hier mußten die Lokomotiven zwei fünfteilige Doppelstockzüge (Gattung DGB 12) ziehen, die eine Länge von über 200 m hatten und pro Einheit 614 Sitzplätze boten. Mit einer Wagenmasse von 286 t und dem Verkehrsgewicht waren schnell 400 t Zugmasse erreicht. Erhalten blieben die 65 1008, 1049 und 1057.

Manfred Weisbrod

### Neue Modelle der BR 65<sup>10</sup>

Zur 50. Spielwarenmesse werden Brawa und Gützold die ersten Großserienmodelle dieser Baureihe im Maßstab 1:87 vorstellen können. Lange Zeit haben die DR-Neubaualokomotiven bei den Herstellern (aus verkaufstechnischen Gründen könnte man meinen!) keine Rolle gespielt. Nachdem nun von der kleinsten Lokalbahnmaschine die x-te Variante auf dem Markt ist, besinnt man sich dieses letzten Aufgabengebietes. Gützold wird ein Modell der 65 1057 und Brawa das der 65 1049 herausbringen.

65 1058 im schweren Wismut-Personenverkehr im Ronneburger Revier. Abb.: M. Malke

Baureihe		62	65	65 <sup>10</sup>	84	85	95
LüP	mm	17 140	15 475	17 500	15 950	16 200	15 100
Kesseldruck	bar	14	14	16	16	14	14
Rostfläche	m <sup>2</sup>	3,5	2,67	3,45	3,76	3,50	4,36
Strahlungsheizfläche	m <sup>2</sup>	15,0	14,8	15,64	14,2	15,0	17,0
Verdampfungsheizfl.	m <sup>2</sup>	195,25	139,93	147,44	210,10	195,31	200,0
Überhitzerheizfläche	m <sup>2</sup>	72,50	62,9	47,39	85,0	72,5	62,5
Wasservorrat	m <sup>3</sup>	14,0	14,3	16,0	14,0	14,0	12,0
Kohlevorrat	t	4,3	4,8	9,0	3,0	5,0	4,0

