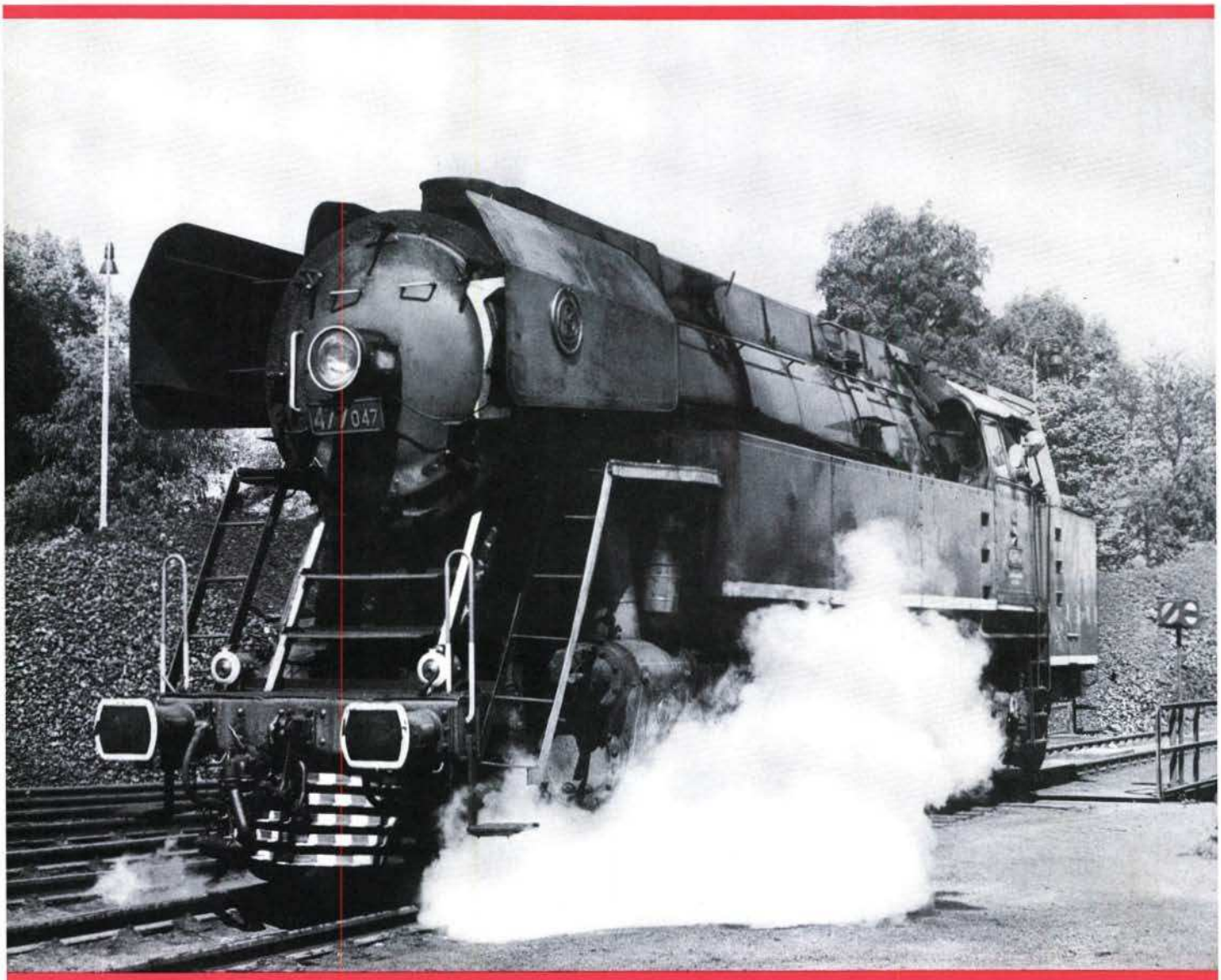
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29

Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



SEPTEMBER

9/80

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32 542

Das Bild vom Vorbild

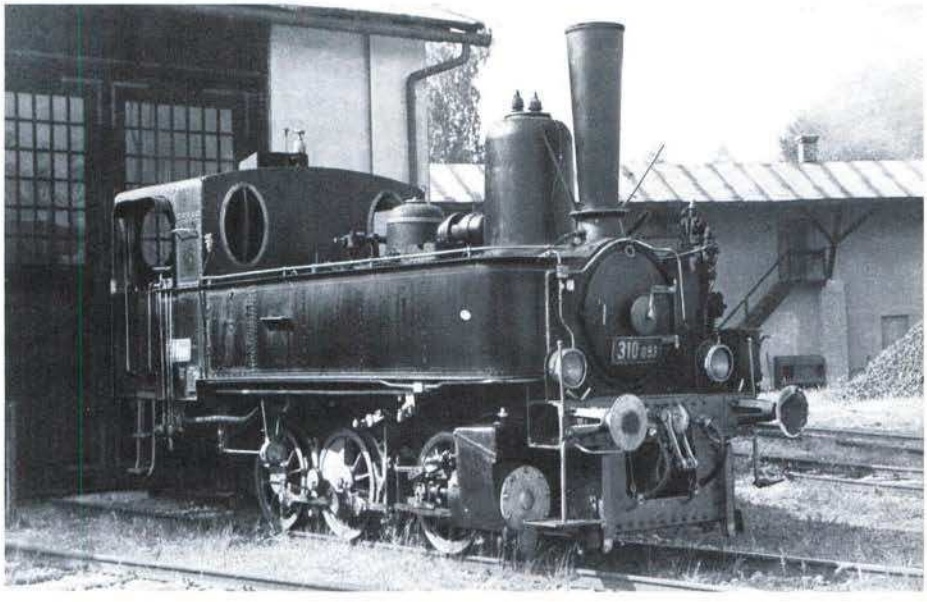
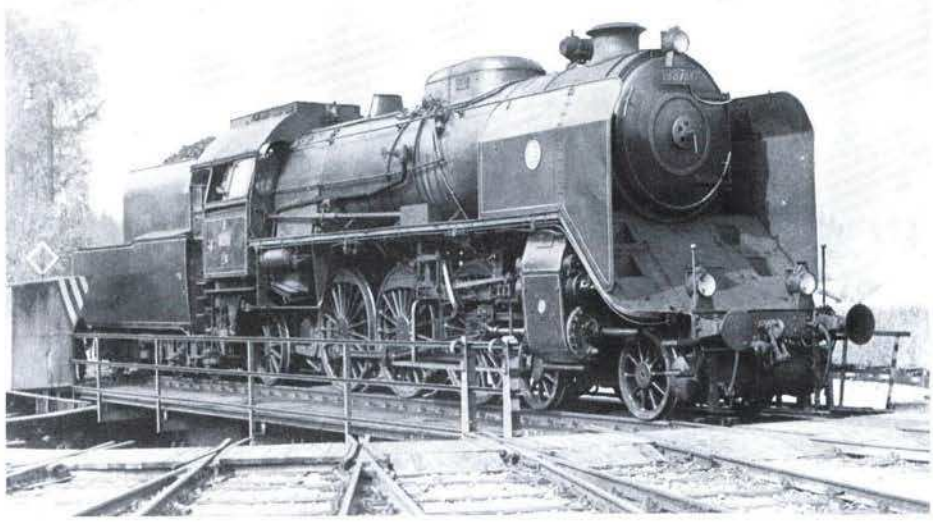


Bild 1 Die Museumslokomotive 310.093, Hersteller ČKD 1901, zum 110jährigen Jubiläum des Ausbesserungswerkes Ceské Velenice ausgestellt; September 1979

Bild 2 Die von vielen Eisenbahnfreunden geschätzte „Mikadolok". U. B. z. die 387.043, ebenfalls in Ceské Velenice, September 1979. Die extrem „schlanke" Treibstange wurde aus Vanadiumstahl gefertigt.



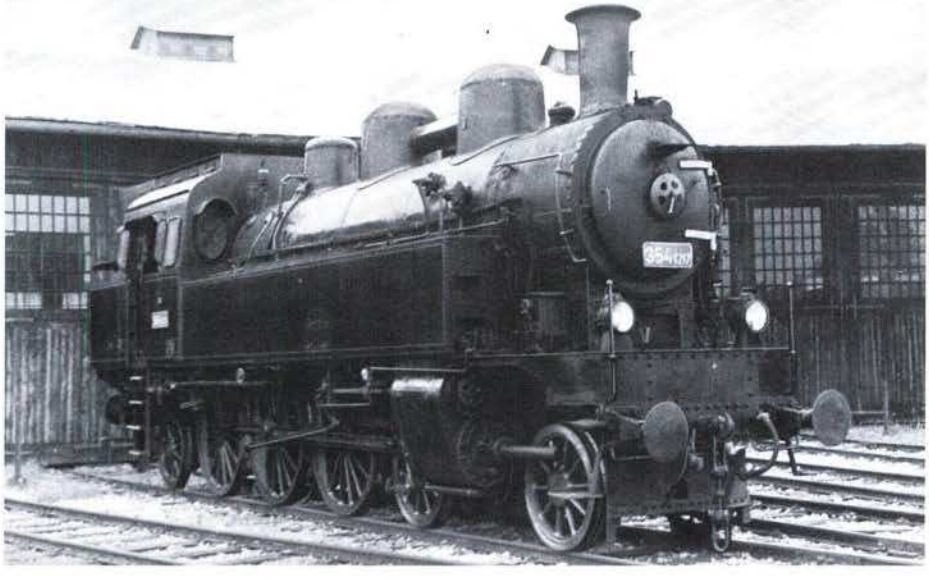


Bild 3 Die Universal-Tenderlok 354.1217, ausgestellt in Ceské Velenice, ist für Museumszwecke vorgesehen
Fotos: D. Selecký, Bratislava

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18. 7. 1980
Geplante Auslieferung: 12. 9. 1980

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

9 September 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Das Bild vom Vorbild ..... 2. U.-S.

Stanislav Hendrych
Zur Beendigung des Dampflokbetriebes bei den ČSD 258

Eine Stadt im Schrank 261

Wolfgang Bahnert
Empfangsgebäude Bahnhof Bertsdorf — eine Bauanleitung mit wenigen Worten 265

Historisches über die Eisenbahn 267

Klaus Müller
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahn-Triebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (30) 268

Frank Fuchs
Rangierbahnhöfe als Anlagen-Hauptmotiv (Schluß) 270

Andreas Altmann
Umbauanleitung der Baureihe 120 in H0 vom VEB Eisenbahn-Modellbau Zwickau 272

Ergänzungen zum Beitrag
„Preußische Zahnradlokomitve der Gattung T 28" in Heft 5/80 273

Joachim Schnitzer
Eigenbau von Luftsaugern Bauart Wandler" 274

Wesselin Angelow
Die bulgarischen Modelleisenbahner suchen Freunde 275

Michael Probst
Umbauanleitung für einen gedeckten Güterwagen der Gattung G 12 276

Peter Eickel
... und noch einmal ein G 12! 277

Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monat 278

Lokfoto des Monats: 55 2887 (ex pr. G 8[1]) vor dem Bw Berlin-Karlshorst im September 1969 ... 279

Werklokomotiven 280

Unser Schienenfahrzeugarchiv:
Günther Fiebig
Triebwagen der Merseburger Kleinbahnen 281

Mitteilungen des DMV 283

Streiflichter aus einer Arbeitsgemeinschaft ..... 3. U.-S.

Titelbild

Mit Beginn dieses Monats werden bei den ČSD keine Damplokomitven mehr planmäßig eingesetzt. Der Traktionswechsel ist zugunsten von Elloks und Dieseltriebfahrzeugen abgeschlossen worden.
Lesen Sie dazu unseren Artikel „Zur Beendigung des Dampflokbetriebes bei den ČSD".
Foto: Z. Novák, Praha

Rücktitelbild

Diese beiden Meterspurlokmodelle gehören u. a. zu den Aktivitäten der Wernigeroder AG 7/1 und dokumentieren somit ein Stück Harzquerbahngeschichte (siehe auch 3. U.-S.).
Foto: I. Stephan, Magdeburg

Dipl.-Ing. STANISLAV HENDRYCH, Doudleby n. Orlici, ČSSR

Zur Beendigung des Dampflokbetriebes bei den ČSD

Seit dem 1. September 1980 setzen die ČSD keine Dampflokomotiven mehr für Planleistungen ein. Auch in der ČSSR müssen die gegenwärtig international komplizierten Energiefragen durch geeignete Maßnahmen gelöst werden. Da die zur Unterhaltung der Dampflokomotiven erforderlichen Reparatureinrichtungen bereits im vorigen Jahr abgebaut worden sind, entschieden die zuständigen ČSD-Stellen, die Traktionsumstellung termingemäß zu beenden.
Aus Anlaß dieses eisenbahngeschichtlichen Höhepunktes verfaßte unser Autor Stanislav Hendrych den folgenden Beitrag.

Die ersten Nachkriegslokomotiven

Die Lokomotivfabriken in der ČSR bzw. ČSSR haben nach dem zweiten Weltkrieg eine größere Anzahl von Dampflokomotiven geliefert, die sich außerordentlich gut bewährten und durch ihr bestechendes Aussehen viele Eisenbahnfreunde anzogen.
Nach der Befreiung der Tschechoslowakischen Republik im Jahre 1945 standen die ČSD vor einer schwierigen Situation. Insbesondere war es notwendig, den Neuaufbau der zerstörten Strecken, Bahnhöfe und Brücken zu sichern. Gerade der schwerbeschädigte Lokomitiv- und Wagenpark erforderte eine grundsätzlich neue Konzeption. Im März 1946 wurde der Zustand des Fahrzeugparks erstmalig genauer charakterisiert:
„Fast alles, was während der zwanzigjährigen tschechoslowakischen Selbständigkeit für die Modernisierung und Vereinheitlichung des Fahrzeugparkes mit großem Geldaufwand durchgeführt wurde, ist verloren. Mehr als 60 Prozent der Neubauwagen wurden von den Okkupanten in den Jahren 1939—1941 verschleppt und durch alte Fremdtypen ersetzt. Nach Ende des Krieges sind nur rund 6 Prozent des Güterwagenparks im betriebsfähigen Zustand verblieben. Um die Transportaufgaben der Nachkriegsjahre abzusichern, mußte im Jahre 1945 der auf dem ČSR-Gebiet verbliebene Maschinenpark instandgesetzt werden. Derartige Lösungen konnten aber nur den augenblicklichen Bedarf befriedigen. Obwohl sämtliche Lokomotivfabriken der faschistischen Kriegswirtschaft untergeordnet wurden und deutsche Lokomotivtypen vorzugsweise gebaut werden mußten, haben die tschechoslowakischen Konstrukteure bereits vor Kriegsende die Modernisierung einiger Lokbaureihen vorbereitet. Zunächst waren die mit geringer Achslast vorhandenen Baureihen 423.0 und 534.0 erforderlich. Für die nächste Zukunft werden den ČSD besonders die leistungsfähigen Schnellzuglokomotiven und die Maschinen für schnelle Güterzüge fehlen..."
Die Prager ČKD- und die Plzeňer Škoda-Werke wurden durch die amerikanischen Luftangriffe 1945 schwer beschädigt. Da aber die Maschinenfabriken noch andere Aufgaben lösen mußten, konnten die Produktionskapazitäten des Lokomotivbaus für die ČSD nur in geringem Umfang genutzt werden.
Zunächst war zur Belebung des Fernverkehrs eine Schnellzuglokomotive notwendig. Deshalb bestellten die ČSD bei den Škoda-Werken die bewährte Lokomotivbaureihe 486.0 aus der Vorkriegszeit. Kurz danach wurde erkannt, daß die Beschaffung eines zweiten Schnellzugloktyps noch dringender war. Die Konstruktion wurde nach grundlegender Modernisierung in die Reihe 498.0 abgeändert. Im Laufe der Jahre 1945—1946 lieferte Škoda 120 Lokomotiven der modernisierten Baureihe 534.03. Weitere Serien folgten — neben zahlreichen 423.0 — von ČKD.
Zugleich entstand aber auch der Bedarf einer Lokbaureihe für weitere Zuggattungen. Die rasche Entwicklung der Volkswirtschaft führte zum ausgedehnten Einsatz sogenannter „Raketen". Das waren Züge für den Stückgutverkehr mit kurzgekuppelten Güterwagen, wie sie als „Leig" bei der DR auch einmal verkehrten. Die Benutzung der dafür früher eingesetzten Lokbaureihen stieß auf immer größer werdende Schwierigkeiten, und andere geeignete Lokomotiven fehlten. Problematisch gestaltete sich auch der Betriebsmaschinendienst bei Abwicklung des innerstaatlichen Schnellgüterzugverkehrs. Weiterhin mußte ebenfalls für den im Aufbau begriffenen Fernpersonenverkehr eine universell einsetzbare Lokomotive beschafft werden.
Deshalb bestellten die ČSD bei den Škoda-Werken im Jahre 1946 eine neue Lokbaureihe, die als „das Mädchen für alles" vorgesehen war. Sie sollte eine Höchstgeschwindigkeit von

Bild 1 Auch in der ČSSR sind die Eisenbahnfreunde anläßlich von Sonderfahrten auf Achse, wie hier im September 1979 auf dem Bf Ceske Velenice.

100 km/h erreichen; die Achslast durfte 15 Mp nicht überschreiten. Bei der Konstruktion wurden die Bau- und Betriebserfahrungen der Vorkriegsbaureihen 186.0, 399.0 und 475.0 berücksichtigt. Großen Wert legte man auf die Austauschbarkeit der Teile mit der neu konstruierten 498.0. Um die genannten Bedingungen einzuhalten, gleichzeitig aber den Kessel leistungsfähig zu konzipieren, wählte man die Achsfolge 2'D1'h2. Die neue 475.1 erhielt den weitgehend geschweißten Kessel mit Stahlfeuerbüchse und die bei den ČSD erstmals benutzte lange Verbrennungskammer mit Thermosyphon sowie zwei zusätzliche Siederohre. Naß-, Heißdampfkammer und Großrohrüberhitzer wurden getrennt. Ebenso wie bei der 498.0 erfolgte die Dampfverteilung durch den Troffimov-Schieber. Ab Lok 475.180 fand in der Rauchkammer die ungewöhnlich große Kylchap-Doppelblasrohranlage Verwendung. Auch die vorher gebauten Lokomotiven erhielten nachträglich die Kylchap-Anlage. Die Konstruktion der Barrenrahmen, des Laufwerkes und des Einsatzes von drei Domen — mit Kesselsteinabscheider, Regler sowie Wasserabscheider — waren der BR 498.0 ähnlich. Die mit Tendern der Baureihe 935.0 versehenen ersten 55 Maschinen verfügten noch über handbediente Feuerungsanlagen. Mit der 475.156 wurde die mechanische Rostbeschickung der französischen Art „Stein & Roubaix", ab Lok 475.159 der Stocker aus tschechoslowakischer Produktion eingesetzt. Diese Triebfahrzeuge erhielten Tender der Baureihe 923.3 und erstmalig die 475.183 Rollenlager. Mit Auslieferung der Lok 475.1123 entfiel die vordere Kolbenführung. Ebenso wie bei der BR 498.0 war es möglich, die Achslast durch sogenannte Waagebalken zwischen 15 und 16,5 t Achsfahrmasse einzustellen. Weitere Unterschiede ergaben sich durch die unterschiedliche Gestaltung der Windleitbleche. Mit der Maschine 475.121 wurden sie niedriger ausgeführt, und ab 475.182 erhielten sie eine schräge Linienform.

Škoda Plzeň lieferte die 475.1 in folgenden Serien:

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebs-Nr.
1947	1823—1828	475.101— 106
1948	1829—1883	475.107— 161
1949	1884—1904	475.162— 182
1950	2606—2710	475.183—1147

Weitere Lokomotiven mit den Fabriknummern 2711—2735 erhielten 1951 die Koreanischen Eisenbahnen. In der KVR behielten sie die ursprünglichen ČSD-Nummern 475.1148—475.1172.

Zunächst sollte die BR 475.1 vorzugsweise zur Förderung von Schnellgüterzügen herangezogen werden, doch in der Praxis wurden sie vor schweren Fernpersonenzügen und -schnellzügen eingesetzt. Diese Baureihe war auf Strecken der Südslowakei und in Südmähren, ebenso wie im Bereich der böhmischen Hügelstrecken, beheimatet. Langläufe und kurze Fahrzeiten der internationalen Transitzüge von der ungarischen Grenze bis Česka Třebová waren der 475.1 ebenso beschieden wie die Förderung der schweren internationalen Expreßzüge „Chopin" und „Polonia" sowie die Doppelbespannung des Schnellzuges „Bohemia". Darüber hinaus waren diese Maschinen auch auf der Gebirgsstrecke Zvolen—Margecany gut bekannt. Nicht selten traf man sie vor 1000 t schweren Kohle- und Steinzügen in Nordböhmen an. Die letzten verbliebenen 475.1 können wir heute — überwiegend schon auf den Abstellgleisen — besonders in dem ostböhmischen Bereich sehen. Eine Ausnahme bildet lediglich die 475.101 als „Filmstar"; sie gehörte zusammen mit der auf der Leipziger Messe ausgestellten hellgrünen 475.1142 zum Bw Brno-Dolni. Nach Beendigung des Dampfbetriebes ist die zuletzt genannte Lokomotive zur Förderung historischer Züge vorgesehen.

Die Baureihe 477.0

Anfang der 50er Jahre entwickelte sich besonders der Vorortverkehr in den Ballungsgebieten um Prag, Kladno, Brno, Ostrava, Bratislava und Košice. Dieser Vorortverkehr mußte dringend verbessert werden. Trotz vorhandener Elektrifizierungspläne der ČSD war zunächst die Entwicklung einer entsprechenden Dampflokomotive notwendig. Den Auftrag erhielt ČKD-Praha.

Die ČSD hatten die Wahl, entweder auf die Vorkriegsbaureihen 464.0, 464.1, 475.0 oder einen fremden Lokomotivtyp als Konstruktionsgrundlage zurückzugreifen. Obgleich die guten Fahreigenschaften der Reihen 464.0 und 464.1 bekannt waren, bot sich auch die Weiterentwicklung der 475.0 an. Diese Reihe mit der Achsfolge 2'D2'h3t ist den Eisenbahnfreunden wenig bekannt. Sie war die letzte in der ČSR vor dem Kriegsausbruch entwickelte Schnellzugtenderlokomotive. Infolge der damaligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse ist von ihr nur ein Exemplar gebaut worden.

Im Jahre 1949 konstruierte ČKD die Baureihe 476.1, bei der Rahmen und Laufwerk im wesentlichen der 475.0 entsprachen. Die formschöne und leistungsfähige Tenderlokomotive stellte im internationalen Maßstab eine Überraschung dar. Der Kessel hatte genügend Reserven, und dank des hohen Reibungsgewichts, beim gleichzeitigen Einsatz des

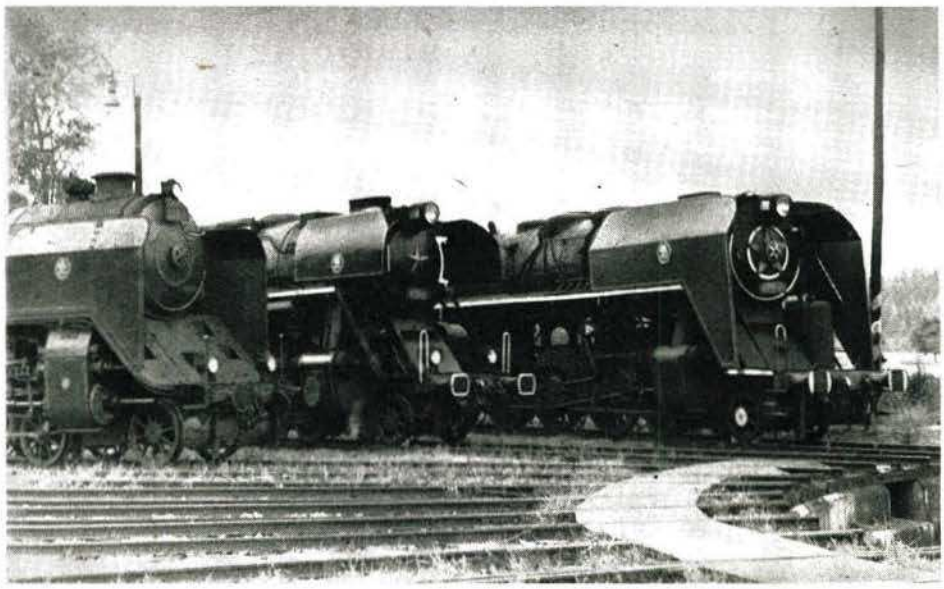


Bild 2 Dampflokparade in Česke Velenice (v. l. n. r. BR 378.043, 498.106 und 475.1142), Sept. 1979

dreizylindrigen Antriebs, wiesen diese Lokomotiven die im Vorortverkehr notwendigen großen Beschleunigungen und ausgezeichnete Traktionseigenschaften auf. Dennoch mußten manche der ersten Maschinen bald abgestellt werden. Dem Material fehlte es in der Nachkriegszeit an Qualität.

Um die hohe Belastung des hinteren Drehgestells zu beseitigen, wurden ab Nummer 39 die früher ausschließlich hinter dem Führerhaus gelagerten Wasser- und Kohlenvorräte geteilt. Den hinteren Kohle- und Wasserkasten kürzte man um 300 mm und baute einen neuen Wasserkasten als Ersatz über der ersten Kuppelachse an. Der Raum zwischen Wasserkasten und Führerhaus wurde mit einer Blechverkleidung abgedeckt. Gleichzeitig entfiel ab Nummer 39 die vordere Kolbenführung. Der Kessel erhielt eine längere Verbrennungskammer und dadurch kürzere Siederohre. Auf Grund der erhöhten Achsfahrmasse bekamen die Lokomotiven die neue Reihenbezeichnung 477.0. Alle zuvor gelieferten 476.1 wurden in den nachfolgenden Jahren rekonstruiert und in die neue Reihe 477.0 eingegliedert.

Nachdem feststand, daß die Dampftraktion auch in der ČSSR allmählich zurückgedrängt wird, unterblieb bei einigen Lokomotiven der Reihe 476.1 die Rekonstruktion.

Die gesamte Serie wurde von ČKD Praha ausgeliefert:

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebs-Nr.
1950	3000—3014	476.101—115
1951	3015—3037	476.116—138[1)]
1951	3038—3059	477.039—060[1)]

Die Lokomotiven erhielten sofort den Spitznamen „Papagei", weil sie mehrfarbig waren; das geschmackvolle Äußere mit der hell- oder dunkelblauen Farbgebung wurde durch cremeweiße Streifen noch unterstrichen. In der ersten Zeit wurden die 476.1 bzw. 477.0 — meist mit Görlitzer Doppelstockwagen — im erwähnten Vorortverkehr eingesetzt. Die Lokomotiven führten aber auch manche Schnellzüge, z. B. Praha—Stará Paka, Kolin—Rumburk u. a. Die fortschreitende Elektrifizierung beschränkte die Einsatzgebiete dieser beim Personal sehr beliebten Lokomotiven. Als letztes Einsatzgebiet verblieb ihnen der nordböhmische Raum; zuletzt waren sie in dem Bw Česká Lipa beheimatet.
Sie fuhren von hier aus die Reisezüge nach Jiřikov, Děčin und Kolin. 1977 wurden die letzten Lokomotiven dieser Reihe aus dem Plandienst genommen und durch die T 478.3 („Brillenschlange") ersetzt. Ab und zu verrichteten sie noch Reservedienste. Die 477.043 ist das letzte Fahrzeug dieser Reihe, an dem in den Werkstätten České Velenice am 29. Dezember 1979 die letzte Hauptuntersuchung einer ČSD-Dampflokomotive durchgeführt wurde: Diese Lok zog am 19. Januar 1980 einen Sonderzug von České Velenice nach Prag, wo sie jetzt in der ursprünglichen Farbgebung als Werklokomotive auf den Gleisen des Energieversorgungswerkes verkehrt.

1) 476.101—138 später 477.001—038

Die Baureihen 464.0, 1, 2

Ende der 20er Jahre verstärkte sich der Bedarf nach einer Lok, die folgenden Anforderungen entsprechen sollte:
- Bespannung von mittelschweren Schnellzügen auf den Hauptstrecken bzw. später auch auf den ausgewählten Nebenbahnstrecken mit stärkerem Oberbau,
- maximale Achsfahrmasse 15 t; möglichst jedoch 14 t,
- gute Fahreigenschaften besonders auf den Gebirgsstrekken,
- auf Grund der vor vielen Heizhäusern befindlichen kurzen Drehscheiben und des vorgesehenen Einsatzes auf Kurzstrecken sollte es eine Tenderlokomotive werden.

Die ČSD sahen in der Reihe 455.1 (1'Dh2) das eigentliche Vorbild, der Tender war jedoch zu lang. Aus dieser Reihe wurde übrigens 1927 die BR 456.0 — 1'Dh2'h2t — entwickelt, deren später erhöhte Geschwindigkeit auf 80 km/h zur Bezeichnung als 456.0 führte und die in den 60er Jahren häufig Züge im Grenzverkehr zwischen Bad Schandau und Děčin förderte. So erfolgte die Weiterentwicklung der Baureihen 455.1 und 456.0 mit dem Ziel, die Achsfahrmasse von 14 Tonnen nicht zu überschreiten. Die ersten drei Maschinen lieferte ČKD im Jahre 1933, weitere folgten ein Jahr später. Eine geplante größere Beschaffung mußte infolge der Wirtschaftskrise revidiert werden. Diese Baureihe erhielt nun die Bezeichnung 464.0. Während die Zylinderblöcke von der 455.1 übernommen worden sind, erfolgte der Einbau von Kessel, Kuppelradsatz gemäß der BR 456.0. Die Herabsetzung der Achslast und das Befahren kleiner Bogenhalbmesser auf zahlreichen Gebirgsbahnen war nur durch das um 65 mm seitenverschiebbar konstruierte vordere Drehgestell möglich. Im Unterschied zur 456.0 ließ sich auch das hintere — ebenfalls um 65 mm verschiebbare — Drehgestell abbremsen. Die ersten drei Maschinen hatten Kleinrohrüberhitzer, bei den folgenden Loks ist bereits der Großrohrüberhitzer eingesetzt worden. Mit der neuen Rauchkammerkonstruktion erhielten diese Lokomotiven erstmalig bei den ČSD Windleitbleche. Im Laufe der Zeit sind weitere Verbesserungen eingeführt worden. Die Reihe wurde in den folgenden Serien gebaut:

Fortsetzung auf Seite 263

Bild 3 Die „pflaumenblaue", mit weißem Streifen und roten Rädern versehene Expreßlok 498.106, Sept. 1979 in C. V.

Bild 4 Die sehr interessante und beim Personal beliebte 475.1142, Sept. 1979 in C. V.

Eine Stadt im Schrank

...baute sich der 48jährige Hauptbuchhalter Dieter Jannasch aus Dresden.
Das Motiv: Straßenbahnanlage als Anschauungsmodell in einer mittleren Großstadt. Bereits im Jahre 1948 begann Herr Jannasch mit dem Bau seiner Anlage. Die Größe der Anlage beträgt 1200 × 600 mm. Im übrigen wurde der Maßstab 1:240 gewählt, und die Straßenbahnspurweite von 6 mm ordnet sich gut in das Gesamtbild ein. Auf der Anlage befinden sich etwa 100 Gebäude und eine Anzahl anderer Baulichkeiten, imitierte Brunnen, Wartehäuschen usw. Die meisten Häuser können beleuchtet werden. Einige Bauten entstanden unter Berücksichtigung bestimmter Vorbilder, wie u. a. der Prager Pulverturm, die Dresdener Semperoper oder das Nicolaitor in Eisenach. Das Liniennetz der Straßenbahn ist mit einer Fahrleitung überspannt, die gleichzeitig zur Beleuchtung der Fahrzeuge genutzt wird.
Neben den selbstgeschaffenen Typenreihen der Straßenbahn mit blaugelber Farbgebung standen viele Wagen älterer Bauart verschiedener Städte Pate, wie Dresden, Eisenach, Görlitz, Leipzig, Prag oder auch relativ unbekannte Vorbilder der ehemaligen Straßenbahnen in Weimar und Freiberg.
Die Anlage hat Herr Jannasch in einem aus Unter- und Oberteil bestehenden Spezialschrank untergebracht.
Wir meinen, auch diese Art der Gestaltung einer Modellbahnanlage gibt vielen Modellbahnfreunden den Anstoß, sich vielleicht mit derartigen Projekten zu befassen.

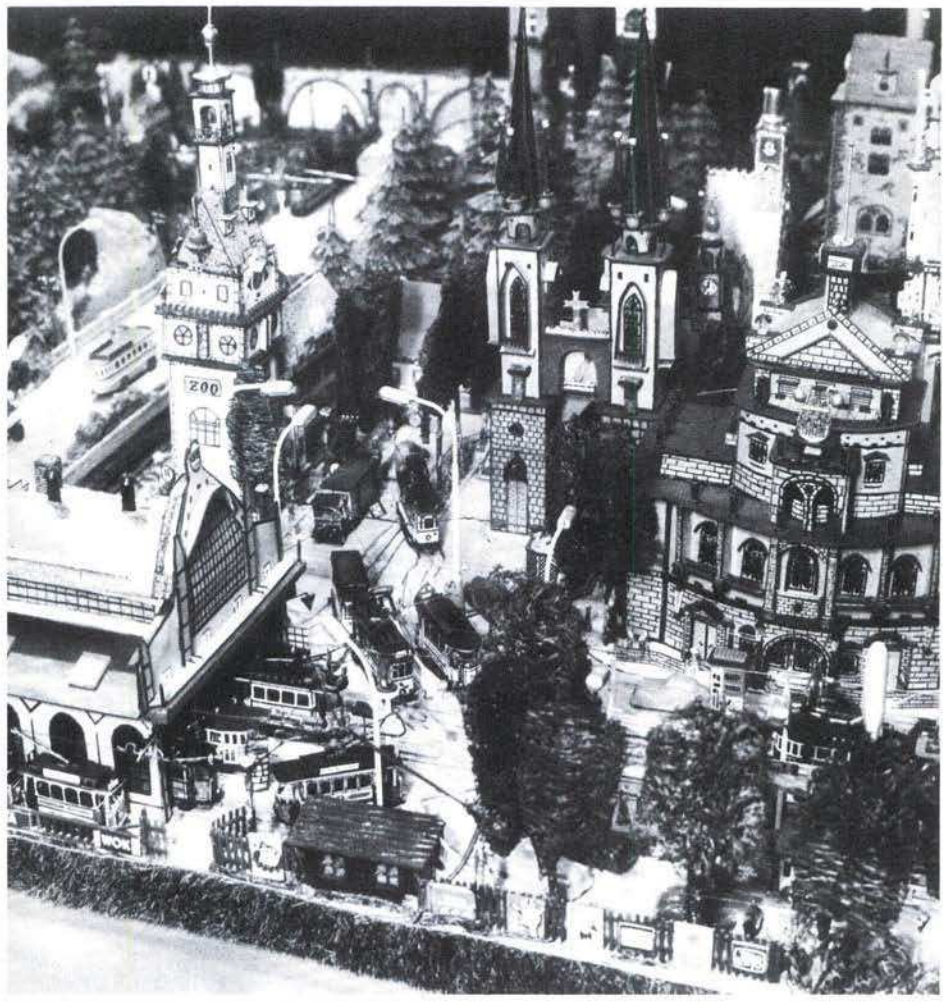
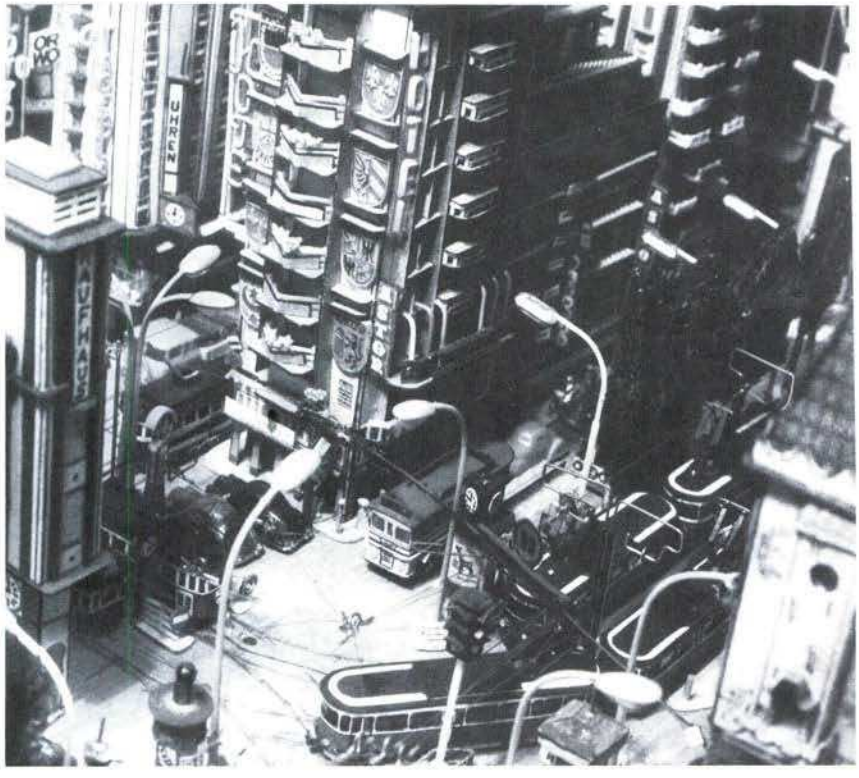


Bild 1 Blick auf den Betriebshof der Straßenbahn, v. l. n. r. Tw 29 (Görlitz), Bw Prag, Tw 21 (Plauen), davor Tw 1 (Freiberg).
Im Linienverkehr: Tw 23 (Eisenach), Tw 5 (Weimar), Tw 23 und Bw 68 (Görlitz).
Bild 2 Blick über den Hauptbahnhof zur Innenstadt

Bild 3 Berufsverkehr vor dem Hbf

Bild 4 Im Stadtzentrum



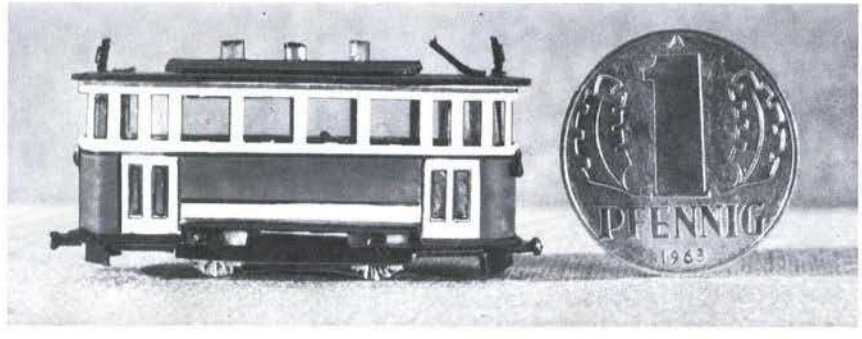


Bild 5 Eine interessante Gegenüberstellung
Fotos: H. Strehlow, Dresden

Fortsetzung von Seite 260

Baujahr	Hersteller	Fabrik-Nr.	Betriebs-Nr.
1933	ČKD	1618—1620	464.001—003
1934	ČKD	1653—1655	464.004—006
1935	ČKD	1666—1671	464.007—012
1936	ČKD	1686—1690	464.013—017
	Škoda	816— 825	464.018—027
	ČKD	1693—1696	464.028—031
	ČKD	1700	464.032
	ČKD	1705—1716	464.033—044
1938	ČKD	1756—1766	464.045—055
	Škoda/ČKD	902— 905	464.056—059
	Škoda	908— 915	464.060—067
1939	ČKD	1979—1983	464.068—072
	ČKD	1985—1987	464.074—076
1940	ČKD	1984	464.073

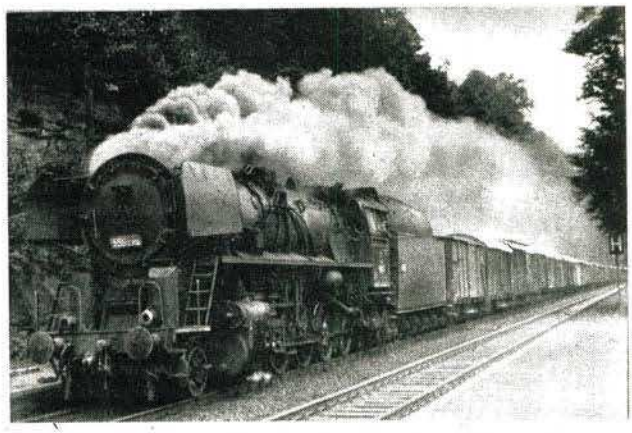


Bild 6 Transitgüterzug auf der noch nicht elektrifizierten Strecke Dresden—Schöna bei Schmilka am 24. August 1972, gezogen von der ČSD-Lok 556.0316

Die letzte bei den ČKD-Werken erzeugte Serie erhielt zum ersten Mal den Troffimov-Schieber und Rollenlager.
1939 wurde die Weiterentwicklung dieser Baureihe in Angriff genommen. Es entstand die BR 464.1. Sie hatte im Vergleich mit der 464.0 einen verbesserten Kessel mit verkleinerter Rost- und Heizfläche, verfügte aber über einen auf ca. 1,8 MPa (18 at) erhöhten Dampfüberdruck. Dadurch war die Verkleinerung des Zylinderdurchmessers auf 500 mm bei wesentlich verbesserten Fahreigenschaften und höherer Sparsamkeit möglich. Mit guten Laufeigenschaften, selbst bei schlechtem Oberbau, konkurrierten diese Lokomotiven später mit der jüngeren Baureihe 477.0. Die politische und wirtschaftliche Lage während der faschistischen Okkupation gestattete allerdings nur den Bau von zwei Exemplaren. Die ČKD lieferten als 1000. Lokomotive die 455.110 aus. Als 2000. folgte im übrigen die 464.101.
Selbige ist mit rundem Kamin von der 464.102 für das Museum reserviert worden. Die beiden 464.1 wurden von ČKD unter den Nummern 2000 und 2001 im Jahre 1940 gefertigt. 1956 baute Škoda zwei Prototypen als Reihe 464.2 mit den Fabrik-Nr. 3337 und 3338. Triebwerk und Kesseldruck entsprachen der 464.1. Führerhaus, Kessel mit Verbrennungskammer, Überhitzungskammer und Mehrfach-Ventilsteuerung wurden von der 556.0 übernommen. Die günstigere Reibungsmasse verbesserte deutlich die Fahreigenschaften. Infolge der rasch fortschreitenden Elektrifizierung blieb es bei den beiden Prototypen. Somit waren diese beiden Maschinen die letzten für die ČSD konstruierten Dampflokomotiven. Die 464.201 bleibt für Museumszwecke erhalten.

Bereits die ersten Lieferungen der BR 464.0 nutzten die ČSD zur Verbesserung des Schnellzugverkehrs, z. B. auf den Strecken Praha—České Budějovice, Cheb—Chomutov—Ústi n. L.—Česka Lipá—Liberec aber auch in der Umgebung von Ostrava sowie auf der „Slowakischen Semmeringbahn" Zvolen—Kremnica—Vrútky. Sie verdrängten damit die Reihen 354.1, 354.7, 344.0, 374.0 und später auch weitere Baureihen. Das Einsatzgebiet der 464.0 wurde immer größer, ihr Einsatzzweck vielfältiger. Dank der niedrigen Achslast konnten diese Triebfahrzeuge auf den vom Kriege zerstörten und zunächst provisorisch reparierten Strecken verwendet werden. In der Nachkriegszeit fuhren die Loks zum Teil gemeinsam mit der 464.1 auf vielen Gebirgsstrekken, besonders aber in Nordböhmen (Liberec, Česká Lipa, Trutnov, Hradec Králové) sowie in Nordmähren (Olomouc, Krnov, Šumperk).
Die BR 464.1 und 464.2 wurden schon vor einigen Jahren ausgemustert, die letzten 464.0 fuhren bis vor kurzem in den Gebieten um Česká Lipa, Liberec und Plzeň.

Die Baureihen 423.0 und 433.0

Nach Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1918 verblieben in Böhmen und Mähren zahlreiche private Lokalbahnen, auf denen der Betrieb entweder von Privateigentümern oder von Staatsbahnen versehen wurde. Diese Bahnen verfügten über unzureichende technische Ausrüstungen, zu leichten Oberbau und einen typenreichen und überalterten Lokomotivpark. Auf Grund der vorgesehenen Verstaatlichung dieser Lokalbahn bestellten die ČSD

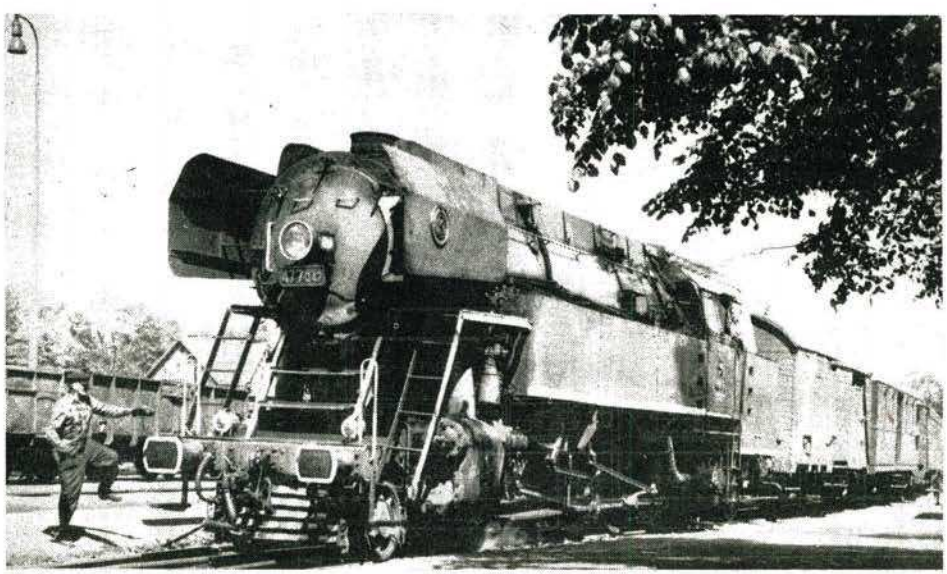


Bild 5 Der berühmte „Papagei", hier die 477.047 bei Rumburk am 28. Mai 1977