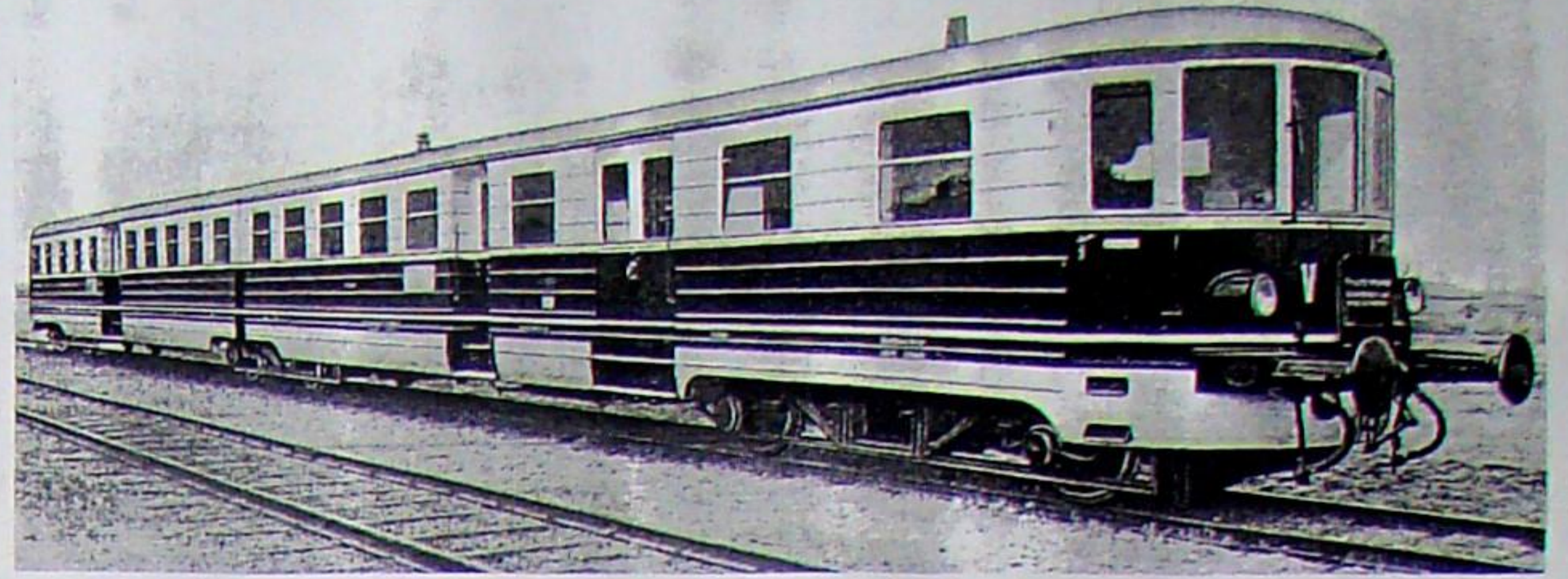


Technische Daten beider Doppeltriebwagen im ursprünglichen Zustand

| Bahn-Nr. Theag | T 05 | T 10 |
|------------------------------------|--|----------------------|
| Gattung | ohne (DR C6vTPost) | C6vdmT (Post fehlte) |
| Achsfolge | 2'Bc2' | 2'B'(A1)' |
| Hersteller | Düwag | Düwag |
| Baujahr/Fabrik-Nr. | 1935/? | 1941/15344 |
| Ablieferung/Abnahme | 13.5.1935/15.5.1935 | 1. Halbj. 1941 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 62 (DR 75) | 66 |
| Dieselmotor-Typ | MANW6V22/30 | 3xDWK2x4V18V |
| Leistung PS/kW | 400/292 | 180/132 |
| bei Drehzahl U/min | 1000 | 1500 |
| Zylinderanzahl | 6 | 8 |
| Hub/Bohrung mm | 300/220 | 180/128 |
| Kühlung | Wasser | Wasser |
| Kraftübertragung | del | dmech |
| Steuerung/Schaltübertragung | elektr. | elektr. Druckluft |
| | Leonardschaltung | |
| Fahrstufen-Drehzahl/Gänge | 13 bei 4 Drehz. (+0-St+LL-St) | 4 |
| Geschwindigkeit bei Nennleistung | 32,5 km/h | ? |
| Getriebebauart | - | Mylius (DGG Bln) |
| Generator/Leistung kW | BBC G600/6/250 | - |
| Fahrmotor | 2xBBC GDTM 1412 | - |
| Leistung Fahrmotor bei 550 V in kW | 2x139,5 | - |
| Sitzplätze 3. Klasse | 143 | 171 (lt. Zgn.176) |
| Eigengewicht t | 52 | ? |
| Gesamtgewicht m Vorr. t | 53 | 58,5 |
| Bremse | Wsbr (m.Z) als Trommelbremse Öldruck-Handbremse Totmanneinrichtung | Kzsbr (Klotzbr.) |
| LuP mm | 37 720 | 37 720 |

Die Doppeltriebwagen der Weimar - Berka - Blankenhainer Eisenbahn

WESTINGHOUSE-BREMSEN-GESELLSCHAFT · HANNOVER



Dieser dieselelektrische 2teilige Triebwagenzug, erstellt von der Düsseldorfer Waggonfabrik, wurde ausgerüstet mit

Rein deutsches Erzeugnis



Rein deutsche Wertarbeit

Druckluftbremse · Totmanneinrichtung · Öldruckhandbremse · Warmwasserheizung



Der neue Doppeltriebwagen T 05 der Theag für die WBBIE am 13.5.1935 bei Anlieferung auf dem Berkaer Bahnhof in Weimar. Die bahnamtliche Abnahme erfolgte am 15.5.1935 und der planmäßige Einsatz ab 19.5.1935.



So wie hier in Kranichfeld bestaunten viele Anwohner der Strecke den neuen Triebwagen, den es in dieser Ausführung bis dahin bei keiner deutschen Privateisenbahn gegeben hatte.



Blick in die hintere Hälfte des Doppeltriebwagens T 05, vom Mitteldrehgestell aus gesehen. An diesem waren die elektrischen 600V-Gleichstrom-Fahrmotoren untergebracht. Trennwände zwischen den Fahrgasträumen gab es zunächst nicht.



Es gab mehrere Postkarten mit dem T 05 als „fliegender Berkaer“ oder als „fliegender Blankenhainer“.



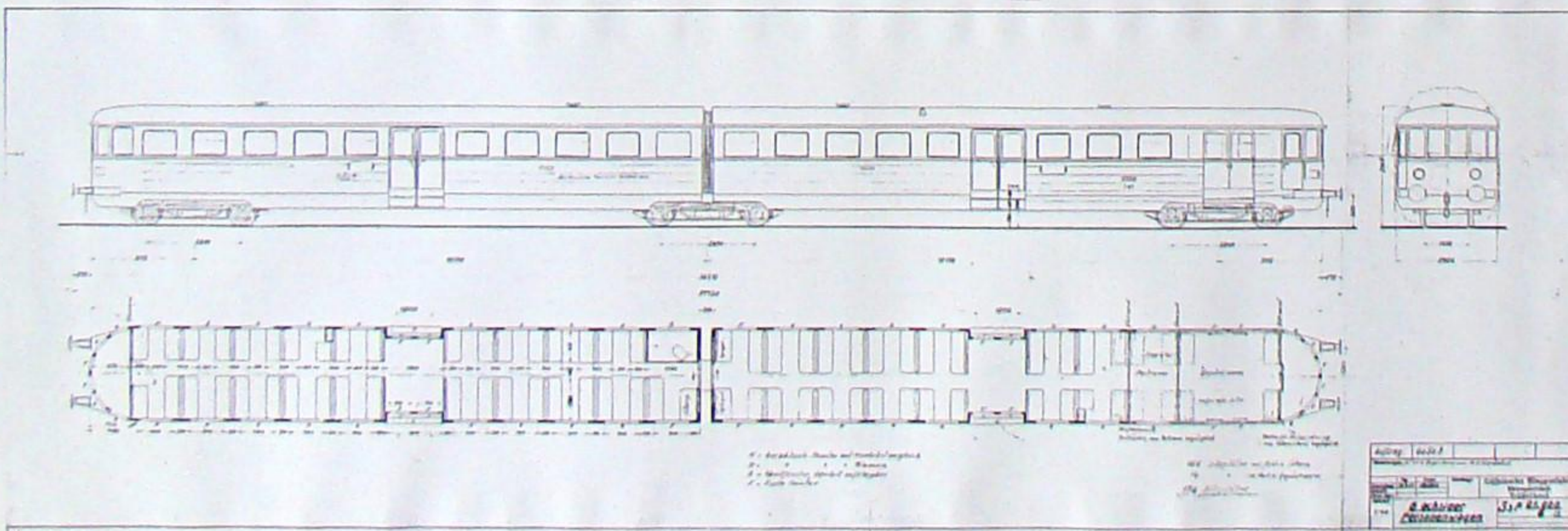
Am Pfingstsonntag, 16. Juni 1935 entgleiste der T 05 unter dem Schutzhaus der Drahtseilbahn am Zementwerk in Bad Berka wegen Radscheibenbruch an der zweiten Achse des Maschinen-drehgestells.



Die anderen Aufnahmen zeigen die gebrochene Radscheibe im entgleisten bzw. ausgebauten Zustand. Ursache dafür waren Lunkenstellen im Stahlguss, die der Achsenhersteller zu vertreten hatte.



Bei dem 1937/1938 erfolgten Umbau wurde das Diesel-Generator-Aggregat vom Drehgestellrahmen in den „Wagenkasten“ verlagert und dort in einer federnden Wanne befestigt. Durch Überlagerung von Schwingungen zwischen Laufwerk und Motor kam es zum vorzeitigen Verschleiß der Kurbelwellen-Hauptlager. Ab 1938 war der große Schalldämpfer auf dem Dach zu sehen, hier an der Haltestelle Legefeld.



Angebotszeichnung der Düsseldorfer Waggonfabrik AG für den T 10 vom 30. April 1937, die aus der Zeichnung für den T 05 entstand. Die jetzt noch erkennbaren überzähligen Linien im Bereich der Fenster, des Abzugrohrs für die Toilette und der Fachwerkdrehgestelle, die in Wirklichkeit als Blechrahmen-Drehgestelle ausgeführt wurden, entsprechen der Bauart des T 05. Gepäckraum und Posträumen rücken näher zum Führerstand.

Zwischen den Großräumen und den Führerständen gab es Zwischenwände. Im Gegensatz zum T 05 hatte der T 10 drei einzelne diesel-mechanische Antriebsanlagen, an jedem Ende nur eine Führerstandstür, keine Übergangsklappen und Sicken zwischen den Fenstern. Alle Abteilerfenster konnte man im Gegensatz zum T 05 auf voller Höhe öffnen. In Länge, Höhe und Fensterteilung waren beide Triebwagen identisch.



Der neue T 10, der zweite Doppeltriebwagen, wurde erst 1941 geliefert. Zwischen den ersten Probefahrten steht er hier im Ladegleis von Tannroda abgestellt. Der T 10 wurde am 19.6.1944 im Tausch gegen Personenwagen an die Osterwieck-Wasserleber-Eisenbahn abgegeben und blieb 1945 in der englischen Besatzungszone. Da die Antriebsanlagen schadhafte waren, erfolgten Einsätze bei der Bentheimer Eisenbahn als Personenwagen und später als Steuerwagen zwischen Bremen-Farge und Vegesack. 1951 kam er zur Moselbahn und wurde dort als VT 6 Nr. 10 zwischen Trier und Bulay wieder als Triebwagen eingesetzt. Ende 1968 endete er auf dem Schrottplatz in Trier-Nord.



Probefahrt mit T 05 (links) und T 10 (rechts) von Bad Berka nach Blankenhain/Thür. im Sommer 1941



Probefahrt mit T 05 und T 10 und drei beige gestrichelten Personenwagen auf der Fahrt zwischen Weimar Berkaer Bahnhof und Nohra



T 05 als Sonderzug nach 1941 am Bahnsteig I im Bahnhof Bad Berka



T 05 im grünen Anstrich als VT 137 555 a/b der DR um 1950 auf dem Bahnhof Weimar.