

Eisenbahn Weimar - Bad Berka - Blankenhain

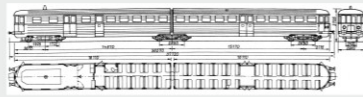
Triebwagen

Theag



T 05 nach Anlieferung am 13. Mai 1935 in Weimar B.
Foto: Georg Ortlepp, Sammlung Andreas Schaldach

T 05



Zeichnung des Doppeltriebwagens T 05, Ursprungsausführung
Aus: Der Modellisenbahner 8(1980), Berlin: Transpress-Verlag

T 10

Der in der ersten Hälfte der 1930er Jahre zunehmende Straßenverkehr führte auch bei der WBBIE zum Rückgang in der Personenbeförderung. Deshalb lieferte die Düsseldorfer Waggonbau AG im Mai 1935 den ersten Doppeltriebwagen, den T 05 auch „Fliegender Berkæer“ genannt. Dieses damals hochmoderne Fahrzeug bestand aus zwei „Wagenkästen“ und drei Drehgestellen. Neben zwei Endführerständen gab es einen Motorraum, einen Post- und Gepäckraum und zwei Großraumabteile mit zusammen 143 Sitzplätzen 3. Klasse (leichte Hartpolstersitze). Die äußere farbliche Gestaltung war den damaligen Reichsbahn-Triebwagen angeglichen: Dach und Schürzen silbergrau, Fensterband elfenbein und unterhalb der Fenster weinrot mit weißem und schwarzem Zierstreifen.

Das Diesel-Elektro-Aggregat mit großem 400 PS-MAN-Motor ragte, auf dem vorderen Drehgestell gelagert, bis in den Wagenkasten hinein. Die eigentlichen Antriebsmotoren, zwei 600 V Straßenbahnmotoren, trieben die Achsen des Mitteldrehgestells an. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 62 km/h.

Das Fahrzeug selbst war eine Leichtbaukonstruktion aus gesickten (formgewalzten) Stahlblechen von 1 oder z.T. 2 mm Dicke, die von der Innenseite und von unten durch verschweißte Stahlprofile verstärkt wurden. Dieses gesamte Gebilde ergab eine selbsttragende, verbiegs- und verdrehungssteife Röhre analog dem Flugzeugbau. Die Länge über Puffer betrug 37,72 m und das Betriebsgewicht mit vollen Vorräten (Kraftstoff, Schmieröl, Kühl- und Heizwasser) 53 t.

Der T 05 wurde mehrmals technisch verbessert, kam 1950 zur DR als VT 137 555a/b und wurde schon 1964 im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Wittenberge abgestellt.



Doppeltriebwagen T 10 der Theag, abgestellt zwischen Probefahrten in Tannroda 1941
Foto: Sammlung Andreas Schaldach

BR 628

Der zweite Doppeltriebwagen, der T 10, kam erst 1941 zur Auslieferung. Die Außenmaße waren identisch zum T 05. Unterschiede gab es mit der roten Farbgebung, in der Funktion der Fenster und der Raumaufteilung. Der Antrieb bestand aus drei einzelnen dieselmekanischen Anlagen, die unter den Wagenkästen aufgehängt waren und ähnlich einem LKW die 3., 4. und 5. Achse antrieben. Dadurch konnte auch die Anzahl der Sitzplätze 3. Klasse auf 171 erhöht werden. Äußerlich war T 10 vom T 05 auch durch die weggelassenen Übergangsklappen und die seitlichen Lüftungsklappen zu unterscheiden.

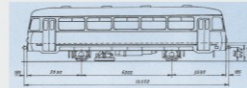
BR 641

Am 17. Oktober 1992 begann ein neuer Abschnitt im Personenverkehr. Mit modernisierten LVT - Leichtverbrennungstriebwagen der BR 771 und 772 einschl. Steuerwagen wurde ein annähernder Stundentaktfahrplan eingeführt. Diese kleinen, zweiachsigen Fahrzeuge baute der Waggonbau Bautzen in den Jahren 1962-1969 für die Deutsche Reichsbahn. Durch die Modernisierung wurden die Antriebstechnik und die Innenausstattung erneuert. Die ursprünglich dunkelrot gespritzten „Ferkeltaxen“ erhielten eine mintgrün/graue Farbgebung.

BR 642



17.10.1992: Eröffnung des Stundentaktes mit modernisierten LVT der BR 771/772
Foto: Haase



Zeichnung des Schienenbusses BR 771/772 der DR: Maschinenwagen, Steuerwagen und Beiwagen haben äußerlich gleiche Maße.
Aus: Triebwagen-Archiv, Berlin: Transpress-Verlag Berlin 1970



Zwei Maschinen- und ein Steuerwagen als Dreierzug im Bahnhof Bad Berka 1993
Foto: Haase

Mit der Präsentation des Doppelstock-Schienenbusses Baureihe 670 (Prototyp) am 17. September 1994 sollte auf der Strecke Weimar Bad Berka Kranichfeld ein Fahrzeug der neuen Generation zum Einsatz kommen.

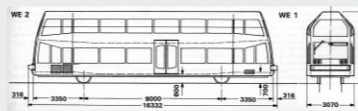


Präsentation des 670-Prototyps am 17.9.1994 im Bahnhof Bad Berka
Foto: Haase

Leider erforderten die weitere technische Entwicklung und die nachfolgend notwendigen Abnahmen noch viel Zeit, so dass erst am Nachmittag des 1. Juni 1996 der 670 001 in Betrieb gehen konnte. Im Einsatz standen später 670 001, 003, 004, 005 und auch der nur angemietete 006. Die Triebwagen wurden von den Fahrgästen gut angenommen. Allerdings konnte ein Planbetrieb nie aufrecht erhalten werden. Die Breite und Anzahl der Störungen erreichte ein nicht mehr vertretbares Ausmaß. Nach längerer Abstellpause ging 670 003 ab 4. Oktober 1998 wieder in Dienst. Doch schon wenige Wochen später wurden alle 670 abgestellt und wieder durch 771/772 ersetzt.



Erster planmäßiger Einsatz des 670 001 am 1.6.1996
Foto: Haase



Zeichnung Doppelstockschienenbus
Aus: Eisenbahn-Journal Sonderausgabe 1/2000: Die Regio-Triebwagen Fürstenfeldbruck; Hermann Merker Verlag

Das unerfreuliche Ende des Einsatzes der Doppelstock-Schienenbusse erforderte nun Überlegungen zum Einsatz anderer geeigneter Fahrzeuge, da die betagten „Ferkel“ relativ schlechte Laufeigenschaften besaßen und auch langfristig nicht mehr erhalten werden sollten. Die Auslieferung der 6. Bauserie des Doppeltriebwagens der Baureihe 628 ermöglichte zum Fahrplanwechsel am 28.05.2000 die ersten Einsätze. Diese Triebwagen stammten konstruktiv noch aus Zeiten der Bundesbahn, wurden in mehreren Bauserien hergestellt und dabei technisch verstärkt und verbessert. Jeweils ein Maschinenwagen ist mit dem zugehörigen Steuerwagen kurzgekuppelt und daher im Betrieb nicht zu trennen. Obwohl diese Fahrzeuge sehr ansprechend aussehen, ist die Konstruktion für steile und enge Nebenbahnen weniger geeignet, so dass weiterhin ein Ersatz für die BR 670 gefunden werden musste.

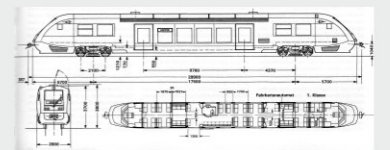


Zeichnung des Trieb- und Steuerwagens der BR 628 4-6/928 4-6.
Aus: Eisenbahn-Journal Sonderausgabe 1/2000: Die Regio-Triebwagen Fürstenfeldbruck; Hermann Merker Verlag

Mit dem planmäßigen Einsatz der Dieseltriebwagen der Baureihe 641 ab 4. März 2002 ist für die Strecke Weimar Kranichfeld nun ein sehr ansprechendes und auch technisch gut geeignetes Fahrzeug gefunden worden. Es beruht auf einer französischen Konstruktion und wurde im Jahr 2000 zum ersten Mal von dem Konsortium DeDietrich/Alstom-LHB (Linke-Hofmann-Busch) für die DBAG gebaut. Der auch „Walfisch“ genannte Tw ist über Kupplung 28,9 m lang und wiegt ca. 48 Tonnen. Von zwei liegenden MAN 6-Zylinder-Dieselmotoren werden jeweils über ein hydraulisches Getriebe die inneren Achsen der beiden Drehgestelle angetrieben. (Achsfolge (1A)(A1)). Im Zusammenhang mit drei verschiedenen Bremssystemen bei einer Motorleistung von 2x257 KW ist in allen fahrdynamischen Lagen ein sehr gutes Beschleunigungs- und Bremsverhalten dieser Fahrzeuge gesichert.



641 037 am Haltepunkt München 2004
Foto: Fred Ruppe



Zeichnung des Triebwagens BR 641 der DB AG
Aus: Eisenbahn-Journal Sonderausgabe 1/2000: Die Regio-Triebwagen Fürstenfeldbruck; Hermann Merker Verlag

In Ausnahmefällen zu besonderen Anlässen oder bei Ausfall eines 641 kommen kurzzeitig die zweiteiligen Dieseltriebwagen „DESIRO“ der Baureihe 642 zum Einsatz. Diese Triebwagen sind vorwiegend für die Fahrt auf Hauptstrecken vorgesehen. Obwohl ausreichend motorisiert (2x 275 kW), eignen sie sich nicht besonders gut.



642 220 im Bhf. Bad Berka 2004
Foto: Fred Ruppe