

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



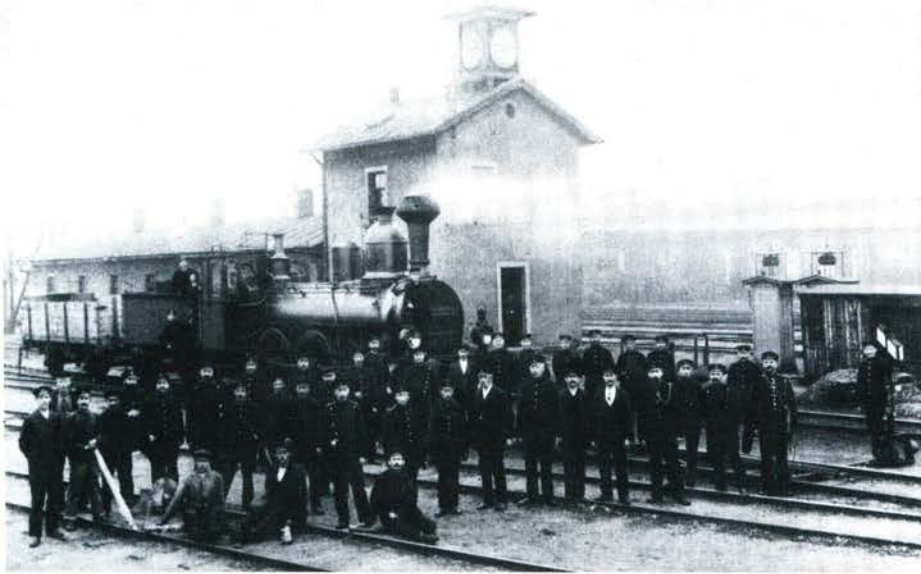
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

DEZEMBER

12/81

32542



Bilder 1 und 2 Diese beiden Fotos zeigen ein und dasselbe Motiv auf dem Betriebsgelände des Bayrischen Bahnhofes in Leipzig. Der Unterschied besteht nur darin, daß zwischen beiden Aufnahmezeitpunkten 60 Jahre vergangen sind. Was sich in diesen Jahren (1909 und 1979) an Freuden, Not und Elend, aber auch an eisenbahngeschichtlich Interessantem auf diesem Geländestück zugetragen hat, kann nicht einmal erahnt werden.

Repro und Foto: G. Claus, Leipzig



Unsere historische Fotoecke



Bild 3 Bis zum 1. April 1949 waren auch die Strecken Uckro-Luckau-Beeskow nicht „reichsbahneigen“ und wurden von der „Niederlausitzer Eisenbahn“ betrieben. 1934 kollidierte die von Hanomag im Jahre 1901 unter der Fabrik-Nr. 3650 gelieferte Lok (Betriebs-Nr. 33), die ursprünglich aber bei der genannten Bahn die Nr. 8 trug, mit einem LKW. Von der DR erhielt diese Maschine die Nr. 89 6202. Zuletzt im Bw Hoyerswerda beheimatet, erfolgte am 14. Januar 1966 ihre Ausmusterung.



Bild 4 Ebenfalls für die Niederlausitzer Eisenbahn wurde diese recht moderne 1'C Heißdampflok von Henschel im Jahre 1936 mit der Fabrik-Nr. 23101 gebaut und mit der Betriebs-Nr. 152 eingesetzt. 1950 erhielt die Maschine die Bezeichnung 91 6492. 1970 sollte sie noch eine EDV-Nr. erhalten, wurde aber noch im gleichen Jahr in Leipzig-Wiederitzsch zerlegt.

Repros: D. Winkler, Lützen

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Bieghold
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen, sind 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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. 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 ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 20. 10. 1981
Geplante Auslieferung: 19. 12. 1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin
(West) 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja 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 Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde
der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

12 Dezember 1981 · Berlin · 30. 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
Unsere historische Fotoecke	2. US
Reinhard Demps	
Historischer Straßenbahn-Triebwagen 2990 in Berlin eingeweiht	350
Kurzinformationen über Messeneuheiten	351
Wolfgang Bahnert — Lokleiter, Modelleisenbahner, Familienvater und Autor	352
Jochen Kretschmann	
„Feuer — Wasser — Kohle!“	353
Hans-Hinrich Merkel/Werner Dietmann	
Meßwagen — interessante Spezialfahrzeuge der Eisenbahn	355
Joachim Schrock	
Eine HO-Kellieranlage	359
Lothar Werner	
Bauanleitung für ein HO ₈ -Modell der Lok 99 4512 (Teil II)	361
Jahresinhaltsverzeichnis	I-V
Rolf Schindler	
Ein Straßenbahn-Triebwagen, der Geschichte machte (Teil II)	365
Der Kontakt	368
Vom Blechspielzeug zur Modelleisenbahn	369
Glück muß man haben	369
Wissen sie schon haben	370
Lokfoto des Monats: Lok 99 162	371
Lokbildarchiv	372
Horst Winkelmann	
Die Rollbockbahn Reichenbach—Oberheinsdorf im Modell	373
Rezension	378
Vorbildgerechte Bahnpostwagen im Modell — ein Problem?	378
Mitteilungen des DMV	379
Selbst gebaut	3. US

Titelbild

Unser Bildautor, über den Sie auf der Seite 352 ein Porträt lesen können, betitelt dieses Foto mit „Gute Fahrt ins neue Jahr“. Das Motiv zeigt übrigens die Lok 250 003 vor einem Güterzug im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz.

Foto: W. Bahnert, Leipzig

Rücktitel

Es ist schon ein großer Zufall, eine der beiden DR-Loks der BR218 im Bilde festhalten zu können. Gelegentlich ist die 218 019 noch vor Schnellzügen anzutreffen. U. B. z. diese Ellok in den Nachtstunden vor einem Schnellzug auf dem Dresdner Hauptbahnhof.

Foto: H. Walther, Dresden

Historischer Straßenbahn-Triebwagen 2990 in Berlin eingeweiht

Das Märkische Museum, die Arbeitsgemeinschaft 1/11 Verkehrsgeschichte im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) und die Interessengemeinschaft Denkmalpflege, Kultur und Geschichte der Hauptstadt Berlin im Kulturbund der DDR hatten zum Sonntag, dem 30. August 1981 11.00 Uhr, vor die Wagenhalle der ehemaligen Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 86 in Berlin-Schmöckwitz interessierte Berliner und Straßenbahnfreunde aus allen Teilen der Republik zur Inbetriebnahme des historischen Straßenbahn-Triebwagens 2990 der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn, Baujahr 1910, eingeladen. Schon zeitig hatte sich eine vielköpfige Menge Schaulustiger eingefunden. Zwischen Grünau und Schmöckwitz pendelten in einem Zubringerverkehr die übrigen betriebsfähigen historischen Fahrzeuge.

Im Auftrage des Märkischen Museums, dem Rechtsträger der Fahrzeugsammlung, und mit tatkräftiger Unterstützung des VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) und der Staatlichen Bahnaufsicht, Bezirksstelle Berlin, hat die Arbeitsgruppe Straßenbahn der AG Verkehrsgeschichte zwischen 1977 und 1981 als 8. betriebsfertigen Wagen in 6500 Freizeithunden den Triebwagen 5279 der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) in den Originalzustand

des Jahres 1910 restauriert. Durch Mithilfe Leipziger Straßenbahnfreunde konnten kulturhistorisch wertvolle Dekerverkleidungen aus Vogelaugenahorn eingebaut werden. In seiner Begrüßungsansprache würdigte Herbert Hampe, Direktor des Märkischen Museums, die Leistungen der ehrenamtlichen Denkmalpfleger und erinnerte an die hundertjährige Geschichte der „Elektrischen“ in Berlin. Neben anderen nahm auch Rudi Herrmann, verantwortlicher Redakteur des „Modelleisenbahners“, das Wort und nutzte die Gelegenheit zu einer seltenen, öffentlichen Ehrung. Freund Joachim Kubig, verantwortlicher Leiter der Restaurierungsarbeiten und Mitinitiator des Sammlungsgedankens, beendete in diesem Jahr seine Arbeit im Beirat des „Modelleisenbahners“. Hierfür bedankte sich Rudi Herrmann und überreichte ein Sachgeschenk.

Nach Durchschneiden des weißen Bandes setzte sich ein Wagenkorso mit allen betriebsfähigen historischen Berliner Straßenbahnwagen und dem Triebwagen 2990 an der Spitze nach Grünau und zurück in Bewegung. Im weiteren Verlauf konnten während eines historischen Linienbetriebes alle Fahrzeuge benutzt und fotografiert werden. Bei schönem Sonnenwetter wurde dies auch ausgiebig getan. Das eingemommene Fahrgeld von rund 600,— Mark wurde dem Solidaritätskonto überwiesen.

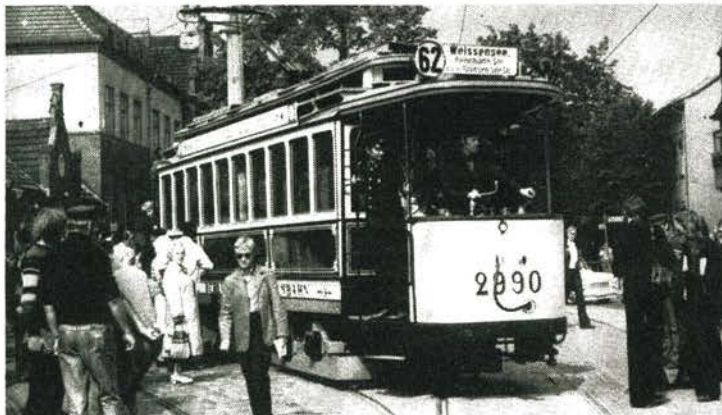
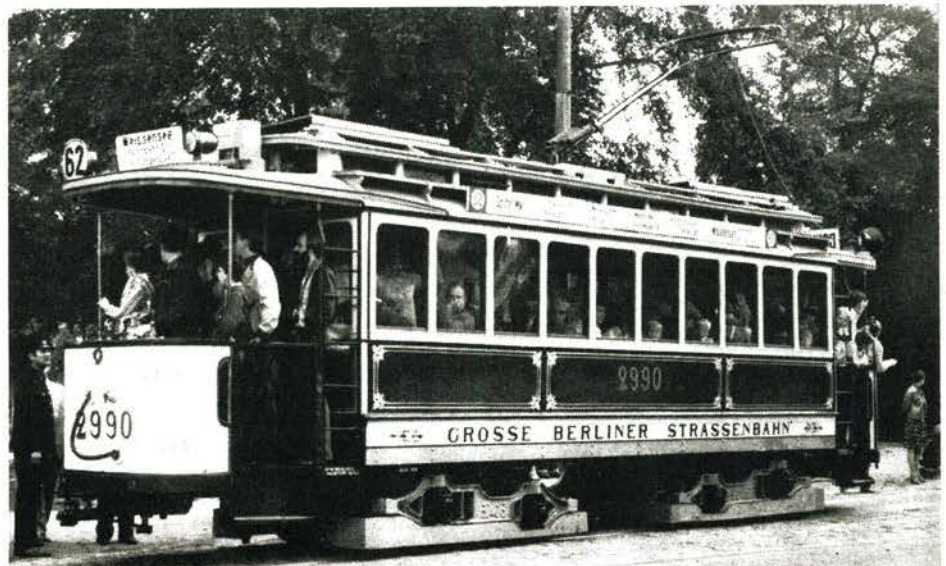


Bild oben rechts: Der Direktor des Märkischen Museums, Herbert Hampe, durchschneidet das weiße Band. Die Spannung ist gewichen. Der Wagen fährt mit eigener Kraft seine ersten Meter und setzt sich dann an die Spitze des Wagenkorso (oben links). Im weiteren Verlauf des Tages fuhr der Maximum-Triebwagen 2990 noch mehrmals zwischen Schmöckwitz und Grünau. Er war dabei stets gut besetzt (siehe nebenstehendes Bild).

Fotos: P. Noppens, Berlin



Kurzinformationen über Messeneuheiten

Den lang gehegten Wunsch vieler Modelleisenbahner, auf ihren H0-Anlagen endlich einmal eine „richtige“ und zeitgemäße Rangierlok einsetzen zu können, erfüllte vor kurzem der Zwickauer Betriebsteil vom **VEB Plasticart An-naberg-Buchholz** (vormals Firma Gützold). Auf der Leipziger Herbstmesse 1981 war nun erstmalig die maßstabgerechte Nachbildung der DR-Lok 106 256 zu sehen. Neben der leuchtend orangenen Farbgebung — von der beim Vorbild mitunter wenig zu sehen ist (!) — sind u. a. Griff- und Geländerstangen vorbildlich wiedergegeben (Abb. 1). Das Modell wird künftig auch mit der Beschriftung verschiedener Eisenbahnverwaltungen ausgeliefert. Der geräuscharme und vor allem funktionssichere Lauf kommt besonders der Hauptaufgabe dieses Fahrzeuges, nämlich Rangierarbeiten zu bewältigen, zugute. Alle vier Achsen werden angetrieben, wovon noch ein Radsatz mit Haftbelag ausgerüstet ist. Die Zugkraft beträgt 65 p. Demnächst werden wir dieses Modell ausführlich vorstellen.

Der Betriebsteil Plauen des genannten Werkes stellte einen neuen und im Vergleich zu seinen Vorgängern wesentlich vorbildgerechter gestalteten Turmmast in der Nenngröße H0 vor. Mit einer Höhe von 131,5 mm entspricht er dem sogenannten Aufsatz-Winkelmast der Deutschen Reichsbahn (25-21.110). Die handelsüblichen Quertragwerke sind beim Einbau dieses Mastes nach wie vor verwendbar. Der VEB „**VERO**“ aus dem erzgebirgischen Olbernhau brachte wiederum einen typischen Kleinstadt-Bahnhof heraus. Dieses Gebäude mit den Abmessungen 360 mm × 125 mm × 105 mm kann auf kleineren und mittleren H0-Anlagen durchaus einen geeigneten Platz finden (Abb. 2).



Abb. 1



Abb. 2

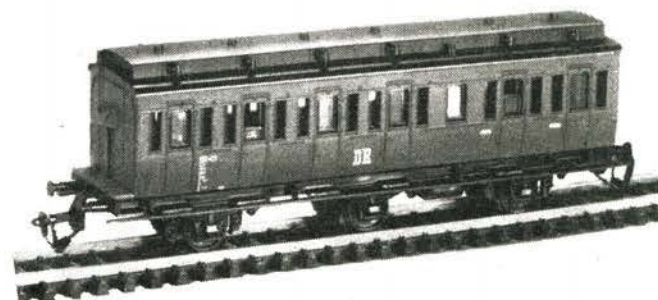


Abb. 3

Die Herzen der TT-Freunde werden bald höher schlagen. Der **VEB Berliner TT-Bahnen** zeigte erstmalig auf der Leipziger Herbstmesse den neuen dreiaxigen Abteilwagen. Die detaillierte Nachbildung des Fahrzeuges entspricht den Wünschen vieler Modelleisenbahner. Zum Teil geöffnete Fenster, die exakte Fensterrahmennachbildung, aber auch eine komplette Inneneinrichtung, Lichtmaschine und Fallrohre, Dachlüfter sowie Abzugrohre lassen die Erinnerung an den nun schon 10 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn ausgemusterten Wagentyp wieder erwachen (Abb. 3). Das 109,6 mm lange Fahrzeug bildet den Anfang einer ganzen Abteilwagen-Serie, die nach und nach entwickelt und hergestellt wird. Die Werkstätten des VEB Berliner TT-Bahnen werden sich bemühen, noch in diesem Monat die ersten Modelle dem Handel zu übergeben.

Wesentlich vielfältiger wird nun auch die Möglichkeit, Güterzüge zu bilden. Einige TT-Kühlwagen werden zusätzlich farbenfrohe, aber dennoch vorbildgerechte Beschriftung erhalten. Ebenfalls wurde der vierachsige Reisezugwagen vom Typ Y bereits mit der neuen elfenbein/chromoxydgrünen Farbgebung und dem rehbraunen Dach vorgestellt.

Pl.

*Allen Lesern wünscht die Redaktion
angenehme Feiertage und
ein gesundes neues Jahr!*

Wolfgang Bahnert – Lokleiter, Modelleisenbahner, Familienvater und Autor

Nicht minder bekannt als die aktive Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List“ in Leipzig ist ihr Leiter, Reichsbahninspektor Wolfgang Bahnert, 41 Jahre alt. Deshalb war ich gespannt, ihn einmal persönlich kennenzulernen. Die erste Begegnung erfolgte höchst unkonventionell in seiner Wohnung in einem noch unwegsamen Neubauviertel in Leipzigs Stadtteil Grünau.

Wie kamen Sie zu Ihrem Hobby?

„Ich wohnte bereits von Kindheit an in der Nähe des Bw Leipzig Süd und konnte dort die Lokomotiven und alle Betriebsvorgänge genau beobachten. So erwachte in mir frühzeitig das Interesse an der Eisenbahn, ohne daß ich in der Familie ein ‚Vorbild‘ gehabt hätte. Mit 9 Jahren bekam ich mein erstes Modelleisenbahnfahrzeug und mit 14 legte ich bereits das erste ‚selbstgebastelte‘ Lokmodell vor. Gelernt habe ich Laborant. Aber bald zog es mich ganz zur Bahn: Ich wurde Lokheizer, Lokführer, zunächst auf Diesel, später auf Dampf. Die Aufgaben unseres Bw brachten es mit sich, daß ich schließlich Streckenkenntnis zwischen dem Erzgebirge und der See, von Cranzahl bis Rostock hatte. Ich fuhr inzwischen alle Baureihen der Diesel-Triebfahrzeuge.“

Als der DMV gegründet wurde, hatte ich in unserem Bw eine Arbeitsgruppe fast beisammen. Aber 3 Tage vorher ging ich zur Armee — für 3 Jahre. Doch gleich als ich zurückkam, begannen wir uns ernsthaft zu konstituieren. Seit 1967 sind wir beisammen — und ich bin der Arbeitsgruppenleiter. 1979 übernahm ich den Vorsitz in der Arbeitsgemeinschaft ‚Friedrich List‘. Natürlich ist eine solche AG von über 225 Mitgliedern in 13 Arbeitsgruppen, die über die ganze Stadt verteilt sind, nur mit entsprechendem Führungsstil zu leiten. Es kommt ja keineswegs in erster Linie darauf an, die Arbeitsgruppen zur Arbeit zu bringen. Mindestens drei Viertel sind aktive Mitstreiter und auf jeden frei werdenden Arbeitsplatz an einer der Anlagen warten Dutzende Anwärter. Wir registrieren die vielen Anfra-



gen zweimal wöchentlich in unserer zentralen Geschäftsstelle im Quer-gang des Hauptbahnhofes.

Vor allem kommt es darauf an, die Aktivitäten nicht auseinanderfließen zu lassen, sie trotz Wahrung aller persönlichen Interessen der gesellschaftlichen Zielstellung unseres Verbandes behutsam einzuordnen. Das erfordert speziell von uns, daß die Anlagen auf unserer alljährlichen Modellbahnausstellung kein wildes Konglomerat sind, sondern dem erfahrenen Modelleisenbahner wie auch dem engagierten Laien ein systematisch zusammengefügtes Bild bieten vom einfachen Heim-Oval bis zur großen Gemeinschaftsanlage, vom vielseitigen Rangierbetrieb bis zum gleichzeitigen Betrieb mehrerer Züge auf langen Streckengleisen, von der traditionellen Re-laistechik bis zur modernen Elektronik, von der TT-Industrielok bis zum Eigenbaumodell auf der Gott-hardbahn.

Für sehr wichtig halte ich unsere Arbeit mit der Jugend. Sie soll in der Gemeinschaftsarbeit an einer großen Anlage, in einem vielseitigen Betrieb ‚nach Plan‘ zur Ordnung, Sauberkeit, Präzision, Qualität, Disziplin und Termintreue erzogen werden. Daneben soll jeder noch Lust und Zeit finden, eine eigene Anlage aufzubauen, Modelle von Fahrzeugen und Geländeteile selbst zu fertigen.

Bewährt hat sich unsere Organisationsform. Im Vorstand sind die Leiter aller Arbeitsgruppen vertreten. Und trotz aller Spezialisierung in den Gruppen und zwischen den Gruppen helfen wir uns gegenseitig. Die einen zeichnen die Entwürfe für Plakate, die anderen besorgen die Ätzungen, die dritten kümmern sich um den Druck der Eintrittskarten. Was wir für uns ‚auf die Beine stellen‘ und beschaffen, behalten wir nicht für uns allein, sondern stellen es auch anderen Arbeitsgemeinschaften, auch außerhalb des Bezirksvorstandes, zur Verfügung. So haben wir Absperrlemente mit Trittstufe für Kinder in unserer Jahres-Ausstellung entwickelt, die schon in anderen AG nach unseren Unterlagen nachgebaut wurden.“ Wolfgang Bahnert — dieser Autorename stand schon unter so manchen Fotos, Gleisplänen, Bauanleitungen und Textbeiträgen in unserer Verbandszeitschrift und im Modelleisenbahnkalender. Wie schafft er es neben seiner angestregten Arbeit als Lokleiter im Bw, als Familienvater? „Kein Grundstück, kein Auto — denn das sind wohl die ärgsten ‚Freizeitschlucker‘. Ich bleibe nicht gern an einem Platz, ich fahre lieber mit der Eisenbahn, im Beruf, wie in meinen freien Stunden.“

Über 100 Triebfahrzeuge hat Wolfgang Bahnert schon gebaut bzw. umgebaut oder frisiert. Immer wieder wird die Küche zum Fotolabor, entstehen komplette Fotosätze und Dia-Vorträge zur Vorführung bei Veranstaltungen im Verband wie auch in der Öffentlichkeit. Viel Beachtung fand seine „Sächsische D-Zuglok“ im Maßstab 1:160 für die Leningedenkstätte in Leipzig. Für einige Fahrzeuge konnte er beim Internationalen Modellbahnwettbewerb schon Preise erhalten, z.B. 1980 in Leipzig für ein 0_e-Wagenmodell.

Robert Eckelt



Hochbetrieb am Lokschuppen in Klingenberg-Colmnitz. Eine 44er holt Kalkwagen ab, während die 99780 und der VT 137600 — auch als Lindwurm bekannt — auf neuen Einsatz warten. Die Lok BR 44 entstand aus Teilen der 52, 86, 01 und 50; der „Lindwurm“ wurde aus 0,6mm dickem Sperrholz auf dem Fahrgestell des N-Triebwagens von PIKO aufgebaut. Bauanleitungen für den Lok- und den Kohleschuppen wurden schon im Heft 8/81 veröffentlicht.
Foto: W. Bahnert, Leipzig

„FEUER — WASSER — KOHLE!“

Ein Lokführer erinnert sich

Langlauf! — Was die 52er leisten mußte!

Einem von uns diese Lokomotive erklären zu wollen, hieß Holz in den Wald tragen. Irgendwie hat jeder schon einmal ihre Bekanntschaft gemacht. Ungewohnt war schon ihr Anblick. Die Rauchkammerschürze, der Vorwärmer fehlte, das Norweger-Führerhaus und der Vanderbilt-Tender waren ein Novum im deutschen Lokomotivbau. Ohne Windleitbleche, Schornsteinaufsatz, dafür die ersten Baumuster mit fest angebautem Schneeflug und „luftschutzmäßig“ abgeblendeten Spitzenlichtern — so präsentierte sich die „Kriegslokomotive“, die nach Ablauf von 5 Jahren dem Schmelzofen zugeführt werden sollte. Die Geschichte stellte die Weichen anders...

Kaum hatte man sich an den halbdunklen Führerstand gewöhnt, vermißte man sofort das Schieberkastenmanometer, den zweiten, sichtbaren Wasserstand. Als Sitze dienten einfache Holzkisten, die gleichzeitig die Taschen des Meisters und des Gesellen aufnahmen.

Wer die 52er zum ersten Mal in die Hand nahm, merkte sofort eines: Leerlauf hatte sie keinen! Der Winterthur-Druckausgleicher wurde seiner Funktion erst bei einer erheblichen Zuglast gerecht. Auch dann blieb das typische Schnüffeln der 52er. Beim Schaufeln war sie für den Heizer anspruchslos. Sie hatte zwar gewaltigen Appetit. Doch 10 oder 20 Schaufeln verkehrt machten ihr nichts aus. Der Meister sortierte alles mit dem Regler. Hauptsache war, man hielt die Ecken fest.

Das Sorgenkind waren dagegen die Pumpen. Die beiden 180-Liter-Strube-Injektoren reichten zwar für die Kesselspeisung aus — doch wer bei einer Lastfahrt bei geöffnetem Regler unter ein dreiviertel Wasserstand kam, konnte sich schon ausrechnen, wo und wann die „Messen gelesen“, wo man stehenbleiben und „Dampfkochen“

mußte. Die Kunst des Heizers entschied in erster Linie, ob man über die Runden kam oder nicht.

Als Brennstoff standen uns nur „Merseburger-Brikett“ zur Verfügung. Ihre weiße Asche, ihr gelbbrauner Qualm und der salzige Schwefelgestank begleiteten uns ständig. Wer weiß denn noch wie das ist, in einer Dienstschrift zweimal den Tender abräumen, beim Feierabend kaum noch die Finger auseinanderzubekommen, immer noch das Gefühl, den Schaufelstiel zu halten? Wie hoch war eigentlich der Zoll, den die Männer von der „linken Seite“ mit ihrer Gesundheit zahlten? Heizerschweiß ist kein Himbeersaft, lautete damals eine inoffizielle Losung — und ein vernünftiger Lokomotivführer hielt sich daran. Wer als junger Führer einen erfahrenen Heizer zur Seite hatte, wußte, daß dies nicht mit Gold aufgewogen werden kann. Mein erster planmäßiger „Linksaußen“ hatte mehr Dienstjahre als ich Lebensjahre. Die Tinte auf meinem Patent war noch nicht trocken, als wir von Lübbenau einen Kohlezug mit 2222 Tonnen nach Schöneweide fahren sollten. Eigentlich war eine 43er dafür vorgesehen... „Nehmen wir!“ entschied mein Assistent, „aber sprich vorher mit der Zugleitung. Die sollen uns nicht in Schönwalde, Brand oder Oderin stehen lassen...“

Ich tat es — und die Kollegen von der Zugleitung hielten ihr Wort. Von solcher Zuglast hatten die Konstrukteure der 52er wahrscheinlich nie geträumt. Daß wir mit dieser „Fuhre“ ankamen, verdanke ich in erster Linie meinem Mann auf der linken Seite.

Es sind viele Bücher über die 52er geschrieben worden mit vielen interessanten Fakten, viele Worte — aber keins über den Heizer... Langlauf! Planlast 1600 Tonnen, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. In Frankfurt(Oder) wurde der

Bild 1 Auf dem Führerstand einer 52er



Bild 2 Großen Zeitaufwand erfordert auch das Ausschlacken dieser Maschinen, wie hier im Bw Wustermark 1978



Tender vollgeknallt, und mit Schiebelok ging es hoch bis Rosengarten. Wer über die „Seufzerbrücke“ hinweg war, fuhr jetzt beinahe „elektrisch“. Wassernehmen in Erkner und Personalwechsel in Köpenick. Jetzt begann der Ernst des Lebens. 55 Minuten Fahrzeit für 55 Kilometer. Gepäckwagen hatten die Durchgangsgüterzüge nicht, der Zugführer befand sich mit auf dem Führerstand. Die Tenderklappen waren bereits offen. Nun hatte aber der Wannentender ebenso wie der Floridsdorfer Kasten die unangenehme Eigenschaft, die Kohle nicht nachrutschen zu lassen. Was half es, daß wir die Konstrukteure verfluchten... spätestens in Schönefeld begann der Heizer seine „Spaziergänge“ im Tender, mußte die Kohle vorholen. 1600 Tonnen im 60er Plan — da hilft kein Zuckerzahn. Wenn dann so eine „alt-deutsche“ 52er schon eine Zeitlang aus dem Raw war, die Achsbuchsgleitplatten schon etwas abgenutzt waren, polterte sie bei 60 schon ziemlich. Dazu dieser Außenring, glatt wie eine Kegelbahn, keine Stelle, wo man etwas kniefen oder gar zumachen konnte. Wenn man dann einmal „schwach auf der Brust“ wurde, waren unter Garantie alle Signale „grün“ — nirgends ging es in eine Ecke, es schien, als wären wir der einzige Zug auf der Strecke.

In Michendorf hatte der Tender vielleicht noch zwei Tonnen Kohle. Jetzt die Einfahrt nach Seddin, die elende Steigung über die Autobahn... und das Wasser in der „Pulle“ wurde immer weniger, vom Dampfdruck schweigen wir lieber. Mit Hängen und Würgen erreichten wir — und auch mit etwas Glück — die Einfahrgruppe von Seddin. Vielleicht verdanke ich auch nur dem Umstand, daß die Marke für den niedrigsten Wasserstand bei der 52er auf 110 statt wie üblich 100 mm festgelegt wurde — meine noch heutige Existenz. Trostvoller Wendepunkt. Wieder 10 Tonnen „Merseburger“ auf den Tender und der Führerstand war voller braunschwarzem Staub... Zeit für eine Tasse Kaffee und eine Bockwurst, die damals fünf Mark kostete... dann abölen, fertigmachen... Der Fahrplan kennt keine Gnade. 1700 Tonnen hat unser Gegenzug. Alles Exportsendungen, Abhängen ist nicht drin... Der Ablöser in Köpenick wird sich freuen, denn es geht bis zur Seufzerbrücke immer nur bergauf... Raus aus Seddin! Hinter der Autobahn bekommt der Zug das „Kullern“, doch die Ausfahrt von Michendorf zeigt

„Halt“. Wir beide sagen etwas, was sowieso keine Zeitung druckt... Ein Personenzug überholt uns. Scheinbar mühe-los schleppt die P 8 die neun dreiachsigen Personenwagen durch die Kurve... Da wären wir doch längst... sinnlos darüber zu diskutieren. Aber jetzt haben wir Ausfahrt. Nur ein Anfänger macht jetzt den Regler auf. Erst muß der Heizer sein Feuer fertig haben. Man meint, der Schornstein würde platzen, so drängen sich die Qualmwolken heraus. Die Dampfpeife schrillt. Vorsichtig, die Schulter in die Fensterecke gelehnt, wird der Regler etwas aufgeschoben. Natürlich sind die „Hähne“ offen, denn die 52er hat keine Überdruckventile, sondern nur Bruchplatten — die ersten Wagen bewegen sich. Wieder Regler auf, zu... die Schulter sagt dir, wieviel Wagen du jetzt angezogen hast, die rechte Hand am Fensterbrett... Fingerspitzengefühl sagt man dazu, wenn man merkt: Jetzt streckte sie sich, jetzt hat sie den ganzen Zug am Haken, jetzt braucht sie vollen Dampf... Es läuft etwas bergab bis Block Langerwisch — dann wieder die Kegelbahn. Die Schaufel scharrt auf der Tenderbühne, die Strahlpumpe gurgelt, die Zeiger auf den Manometern vibrieren, und es drehen sich die Räder, wie der Fahrplan es befiehlt.

Die Sonne scheint zaghaft in den Führerstand, als in Köpenick wieder die Ablösung aufsteigt. Natürlich haben wir den Stehkessel mit Öl abgerieben, die Scheiben geputzt, Schaufel, Hammer und Besenstiel sind mit Waschpaste weißgescheuert. Das einzige was in unseren Gesichtern weiß ist, sind Augen und Zähne. Der Ablöser übernimmt. „Alles klar?“ — „Alles klar, kommt gut hin...“

Der Nachfolger hat es nicht leicht, doch er sagt nichts. Mit der S-Bahn fahren wir ins Heimat-Bw. Mein Linksaußen schläft. Die Finger seiner Hände sind noch leicht gekrümmt — er führt immer noch die Schaufel.

Wenn er jetzt aufwachen und ich vor ihm die Mütze abnehmen würde und „danke“ sagen... Vermutlich meinte er brummend: Laß doch den Quatsch... Ein Held? Wieviele Helden hat die Eisenbahn... gezählt hat sie sie bestimmt nicht.

Langlauf auf der 52er — ein Vergnügen war es nicht. Aber geschafft haben wir es zusammen.

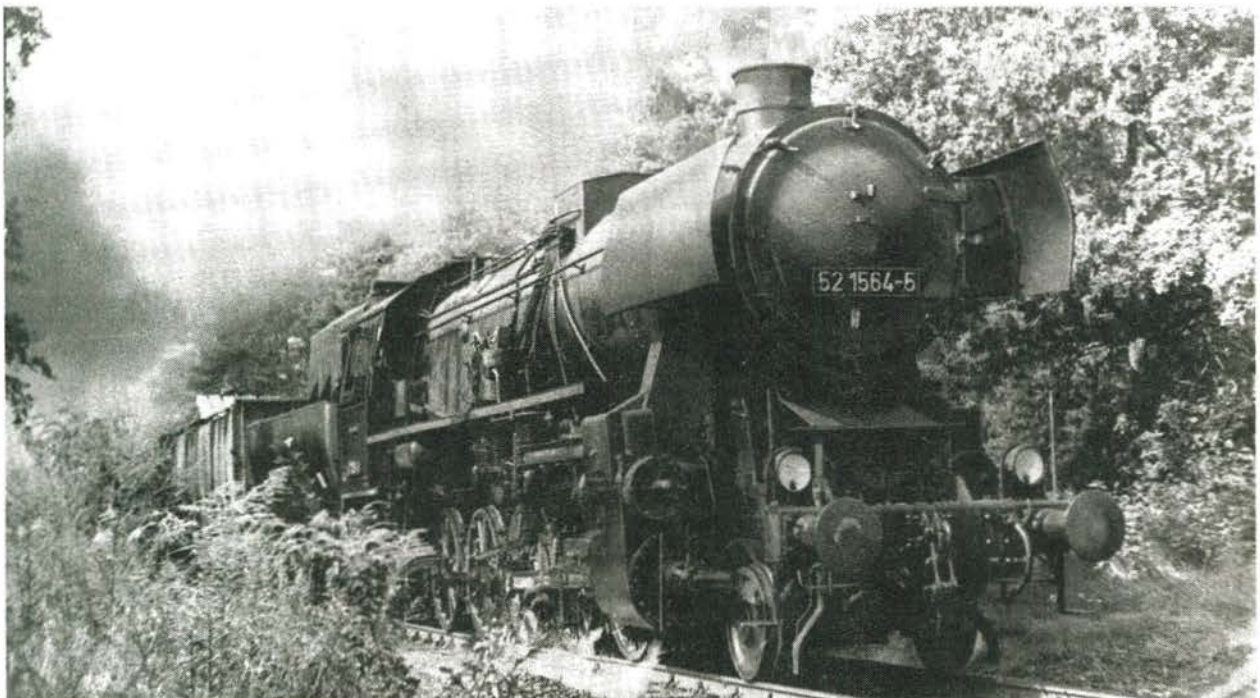


Bild 3 Güterzug mit der Lok 52 1564-5 in der Nähe von Zühlendorf.

Fotos: I. Migura, Berlin

Meßwagen — interessante Spezialfahrzeuge der Eisenbahn

Wer aufmerksam den Eisenbahnbetrieb um Halle an der Saale beobachtet, kann fast täglich ungewöhnliche Züge sehen: ein oder mehrere Triebfahrzeuge, vereint mit einem oder zwei „Schnellzugwagen“, die meist durch eine besondere Farbgebung auffallen. Es handelt sich dabei um sogenannte „Versuchszüge“ bzw. „Meßfahrten“ des Instituts für Eisenbahnwesen (IfE). Solche Züge können durchaus auch auf Modelleisenbahnen verkehren. Die geringen Zuglängen sind besonders für den Einsatz auf Anlagen mit kurzen Bahnsteiggleisen geeignet. Im folgenden werden daher einige Erläuterungen über das Vorbild gegeben.

Was man darüber wissen sollte . . .

Das Fahrzeugversuchswesen ist so alt wie das Eisenbahnwesen selbst. Auch wenn der Wettkampf zwischen Lokomotiven, wie bei den historischen englischen „Lokomotivrennen“ im Oktober 1829 bei Rainhill, nicht mehr üblich ist, müssen doch heute während der Versuchsfahrten neue Fahrzeugtypen und -bauteile erprobt werden. Der Variantenvergleich kommt bei Baugruppen durchaus noch vor. Er offenbart die Vor- und Nachteile verschiedener Lösungen. Die Deutsche Reichsbahn baute nach dem 2. Weltkrieg im Raum Halle—Leipzig ein neues Fahrzeugversuchswesen auf. Es entstand die ehemalige Fahrzeugversuchsanstalt Halle(S), in der zunächst nur Dampflokomotiven zur Verfügung standen. Heute werden hier alle neuen Schienenfahrzeuge auf Herz und Nieren geprüft. Außerdem wurde die frühere Versuchsstelle für Wagen in Delitzsch eingerichtet. Weitere Fahrzeugversuche erfolgen auf den Strecken der DR vom Kombinat Schienenfahrzeugbau mit seinem Stammbetrieb in Berlin-Bohnsdorf. Darüber hinaus existiert für Oberbaumessungen ein Oberbaummeßwagen.

Diese Ausführungen beschränken sich aber auf die Versuchsfahrten mit Triebfahrzeugen und Wagen, die von der Sektion Fahrzeuge und Werkstätten des IfE durchgeführt werden.

Grundsätzlich bestehen Unterschiede zwischen Meßfahrten zur Untersuchung von Triebfahrzeugen, die mit „eigener Kraft“ fahren können und von Wagen, die stets geschleppt werden. Brems-, Lauf- und Geräuschuntersuchungen an Triebfahrzeugen und Wagen werden prinzipiell gleichartig ausgeführt. Leistungsuntersuchungen sind nur bei Triebfahrzeugen notwendig (Bild 1). Allen Fahrversuchen gehen umfangreiche Standmessungen voraus, denen die Ausrüstung zum Streckenversuch folgt. Bei Vollerprobungen von Triebfahrzeugtypen werden fünf Meßgruppen eingesetzt:

- Bremsersprobung (Meßwagen 3)
- Fahrzeuglauf (Meßwagen 4)
- Leistungsmessungen, getrennt für elektrische Lokomotiven (Meßwagen 1) und Diesellokomotiven (Meßwagen 2)
- Geräuschtechnische Erprobung (Meßwagen 5).

Diese Meßgruppen besitzen je einen Meßwagen als fahrbares Laboratorium. Äußerlich gleichen die Meßwagen etwa den üblichen Schnellzugwagen. Sie besitzen aber einen anderen Anstrich. Für den Meßwagenmeister und meist zwei Handwerker ist der Meßwagen ein ständiger Arbeitsplatz.

Meßwagen sind energetisch völlig selbständig, d. h. sie besitzen eine autonome Heizung und Elektroenergieversorgung, jedoch keinen Fahrtrieb. Sie dienen in erster Linie als Geräteträger für die oft umfangreiche Meßtechnik. In der Fahrzeugmitte befindet sich ein großer Meßraum mit 4 oder 5 Abteillängen, der aber nicht sämtliche Fenster des betreffenden Fahrzeugtyps aufweist. Dieser Platz wird für Schränke und Geräteträger genutzt.

Um dem eingesetzten Versuchspersonal mehrtägigen Versuchsfahrten gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu bieten, besitzen die Meßwagen einen Aufenthalts- und Beratungsraum (2 bzw. 3 Abteillängen).

Ferner sind Abteile als Schlafkabinen, eine Küche, Werkstatt, Sonderabteile (Dunkelkammer, Lager u. a.) und selbstverständlich Waschraum sowie Toilette vorhanden.

Da heute bei umfangreichen Erprobungen unter Umständen zahlreiche Meßgeräte eingesetzt werden müssen, sind die Stromversorgung der Geräte und die Beleuchtung Hauptaufgaben der Meßwagenteknik. Unter den Wagenkästen befinden sich sowohl zahlreiche Akkumulatoren als auch ein leistungsfähiges Diesel-Generator-Aggregat. Die modernen Meßwagen des IfE sind für hohe Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt.

Außerdem existieren noch einige sogenannte Beiwagen, die in erster Linie als Geräte- und Wohnwagen dienen. Im Notfall können sie jedoch auch als Meßwagensatz verwendet werden.

Die Vorbereitung der Meßfahrten besteht im allgemeinen in der Anbringung der Meßwertgeber am Prüfobjekt. Dazu gehören u. a. Meßgrößenwandler, Strom- und Spannungswandler, Druckmeßumformer, Beschleunigungsgeber,

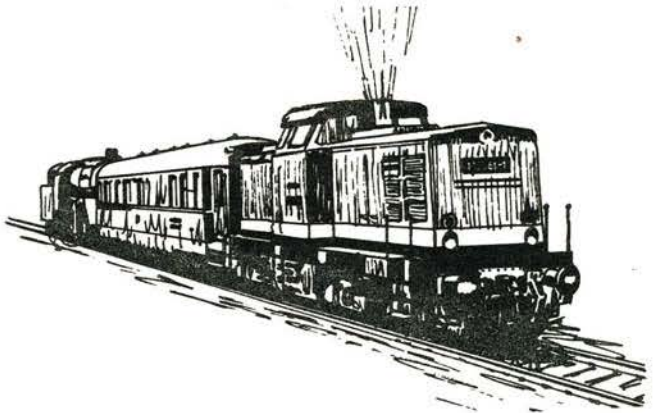


Bild 1 Erprobung einer Diesellokomotive mit Meßwagen und Bremslokom (um 1970)

Dehnungsmesstechnik und Mikroausrüstung. Die Verkabelung erfolgt bis zur Stirnwand des Meßwagens, der mit dem „Prüfling“ meist fest gekuppelt ist. Oft kann deshalb nur in einer Fahrtrichtung gemessen werden. Ein Umrangieren eines Meßzuges am Ende der Versuchsstrecke ist nur sehr selten üblich. Meistens wird er als Wendezug zurückgefahren. Hierzu besitzen die Meßwagen an einem Ende einen vereinfachten Wendezugführerstand mit den vorgeschriebenen Zugspitzen-Einrichtungen, wie Spitzensignal, Typhon, Führerbremsventil und Sprechtechnik mit dem Triebfahrzeug.

Zur Standardausrüstung aller Meßwagen gehören neben den genannten Einrichtungen unter anderem sehr genau arbeitende (digitale) Geschwindigkeitsmesser und Gegensprechanlagen zur ständigen Verbindung aller im Versuchszug besetzten Stellen (Zuglok, Meßwagen, Bremslokomotiven, andere Prüfobjekte). Außerdem sind zahlreiche zu den Meßtischen im Meßraum führende Meßleitungen mit Spezialsteckdosen an den Wagenstirnwänden vorhanden.

Zur Belastung von zu prüfenden Lokomotiven werden bei reinen Meßfahrten „Bremslokomotiven“ verwendet. Früher wurden dazu Dampflokomotiven der BR 19, 44 und 79 mit Rigenbach-Gegendruckbremsen eingesetzt. Heute finden

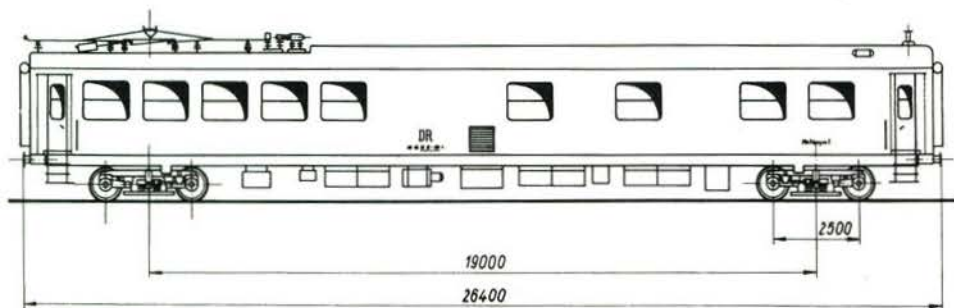


Bild 2 Meßwagen für elektrische Lokomotiven (1979), Seitenansicht rechts

die beiden Prototyplokomotiven 130101 und 130102 Verwendung. Mit ihrer elektrischen und stufenlos vom Meßwagen aus einstellbar hergerichteten Bremse wird eine optimale Bremskrafteinstellung ermöglicht.

Die Meßwagen

Die Vielzahl der Aufgaben zwang zum Bau von zweckgebundenen Meßwagen. In der Reihenfolge ihrer Numerierung, die übrigens zusammen mit dem Wort „Meßwagen“ rechts an jeder Seitenwand angebracht ist, wird nun noch auf fünf dieser Spezialwagen eingegangen. Um die Angaben für den eventuellen Nachbau bzw. die Frisur vorhandener Modelle zu erleichtern, folgen bei jedem Wagen die Daten hintereinander in Kurzform:

Wagentyp, Drehgestelltyp, Länge über Puffer, Abteilnummern der beim Meßwagen nicht mehr vorhandenen Fenster, vom Wendezugführerstand aus gesehen und Farbgebung.

Meßwagen 1: Ellokmeßwagen (Bild 2)

Ursprungstyp: Typ X, Drehgestelle GP 200, 26,4 m, links ohne 3., 5. und 8. Fenster, rechts siehe Bild 2, creme-blau. Der Meßwagen besitzt über dem hinteren Drehgestell einen Stromabnehmer, mit 15 kV-Dachausrüstung, Dachdurchführungen und Dachleitungen. Er verfügt über eine eingebaute Zugkraftmeßeinrichtung. Durch den Stromabnehmer kann einer Ellok Energie zugeführt werden, wenn die Maschine mit abgesenkten Stromabnehmern fährt und über eine flexible Hochspannungs-Verbindung an den Meßwagen angeschlossen ist. Dadurch können im Meßwagen die aufgenommenen Ströme und Leistungen der Lok sehr exakt ermittelt werden.

Hauptaufgabe des MW 1 ist die Erprobung elektrischer Lokomotiven während der Versuchsfahrten, aber auch im Normalbetrieb vor verschiedensten Zügen. Als Beispiel eines Meßzuges möge die Reihenfolge: Ellok (z. B. BR 211), MW 1, 130101 und 130102 dienen. Die Ellok fährt mit eingezogenen Stromabnehmern, der MW 1 mit aufgerichtetem Stromabnehmer.

Meßwagen 2: Diesellokmeßwagen

Ursprungstyp: Typ Y, Görlitz VI, 24,5 m, links ohne 7., 8. und 9. Fenster, rechts mit allen Fenstern, creme-blau. Der MW 2 besitzt Zugkraftmeßeinrichtungen zur leistungstechnischen Erprobung von Diesellokomotiven. Dafür sind Spezialmeßeinrichtungen besonders für Abgasanalysen, Temperaturen und Flüssigkeitsdurchsatz (Kraftstoff, Kühlmittel) vorhanden. Typische Meßzugzusammenstellung: V-Lok, MW 2, 130101.

Meßwagen 3: Bremsmeßwagen (Bild 3)

Ursprungstyp: Österreich, jetzt ähnlich Rekowagen mit schmalen Klappfenstern im Fensteroberteil, Görlitz VI, eingezogene Türen, 22,45 m, sämtliche Fenster vorhanden, an der vorderen Stirnwand mittig ein 1,2 m breites Fenster zur Versuchsbeobachtung, bordeauxrot. Der typische Versuchszug besteht aus einer Zuglok (häufig wird die 218019 (Bild 4) eingesetzt), dem MW 3 und dem „Prüfling“. Bremsproben von Lokomotiven finden meist ohne Meßwagen statt. Daher sind als Prüfobjekte nur Wagen üblich. Während der Streckenversuche werden die Brems-

eigenschaften der Wagen ermittelt. Eine entsprechende Auswertung erfolgt nur bei einer definierten Fahrgeschwindigkeit und anschließender Schnellbremsung.

Nach Stillstand des „Prüflings“ und Zurückdrücken der zunächst weitergefahrenen Lok mit Meßwagen wird der Bremsweg bestimmt. Eine Nachbildung dieser Versuche auf Modelleisenbahnen könnte bei Lösung des Abhängigkeitsproblems u. a. zur Messung der Rolleigenschaften von Wagen dienen. Am MW 3 steht eine elektromagnetisch gesteuerte Kupplung zum Abhängen des „Prüflings“ zur Verfügung.

Meßwagen 4: Laufgütemeßwagen

Ursprungstyp: Typ Y, Görlitz VI, 24,5 m, links ohne 7. Fenster, rechts ohne 7., 8. und 9. Fenster, creme-blau. Hauptaufgabe sind Messungen der Laufeigenschaften von Fahrzeugen, ein Forschungsgebiet, das bei der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten entscheidend ist. Typische Versuchszüge bestehen bei Messungen an Lokomotiven aus Lok und MW 4, bei Messungen an Wagen aus Zuglok (das war lange Zeit bei Schnellfahrten die Lok 18201, jetzt oft 218019 oder 250002), MW 4 und dem „Prüfling“ (beliebige Wagen), die Bilder 5...8 zeigen Beispiele.

Meßwagen 5: Geräuschmeßwagen

Ursprungstyp: Schlafwagen 1939, eingezogene Türen, Görlitz V, 23,70 m, links ohne 7. und 8. Fenster, grün. Der Wagen dient Geräuschmessungen aller Art an Fahrzeugen, gelegentlich auch an stationären Anlagen. Die Meßzugzusammenstellung entspricht der des MW 4.

Betriebliche Abwicklung der Meßfahrten

Die Meßfahrten beginnen im Normalfall an einem Bahnsteig des Abgangsbahnhofes. Auch Meßzüge haben Zugnummern, die in einem Bedarfsfahrplan erfaßt sind. Bei Schnellfahrten mit Geschwindigkeiten über 120 km/h müssen u. a. rechtzeitig die Schranken geschlossen und freie Signalstellung über mehrere Blockabschnitte vorhanden sein. Besonders bei Fahrzeuglauf- und Geräuschmessungen werden Standardmeßabschnitte wegen der Reproduzierbarkeit der Ergebnisse benutzt. Die Bremsmessungen finden nur auf annähernd horizontalen und geraden Streckenabschnitten statt. Die Rückfahrt als Wendezug ist unproblematisch, vorausgesetzt am Meßzugende steht eine Bremslokomotive oder der Meßwagen. Notfalls muß der Meßzug umrangiert werden, wobei auch schon das Wenden des gesamten Meßzuges in einem Gleisdreieck praktiziert worden ist.

Auch die Meßfahrten sind Zugfahrten auf der freien Strecke. Die aus wenigen Fahrzeugen bestehenden Meßzüge werden zur Gewinnung betriebsnaher Ergebnisse bei Bedarf durch Ganzzüge ergänzt.

Es erscheint durchaus sinnvoll, auch auf Modelleisenbahnanlagen Meßwagen einzusetzen. Das kann besonders mit kurzen Meßzügen, in denen als Bremslokomotiven auch entsprechende antriebslose Modelllokomotiven eingesetzt werden können, geschehen.