der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27

Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

APRIL

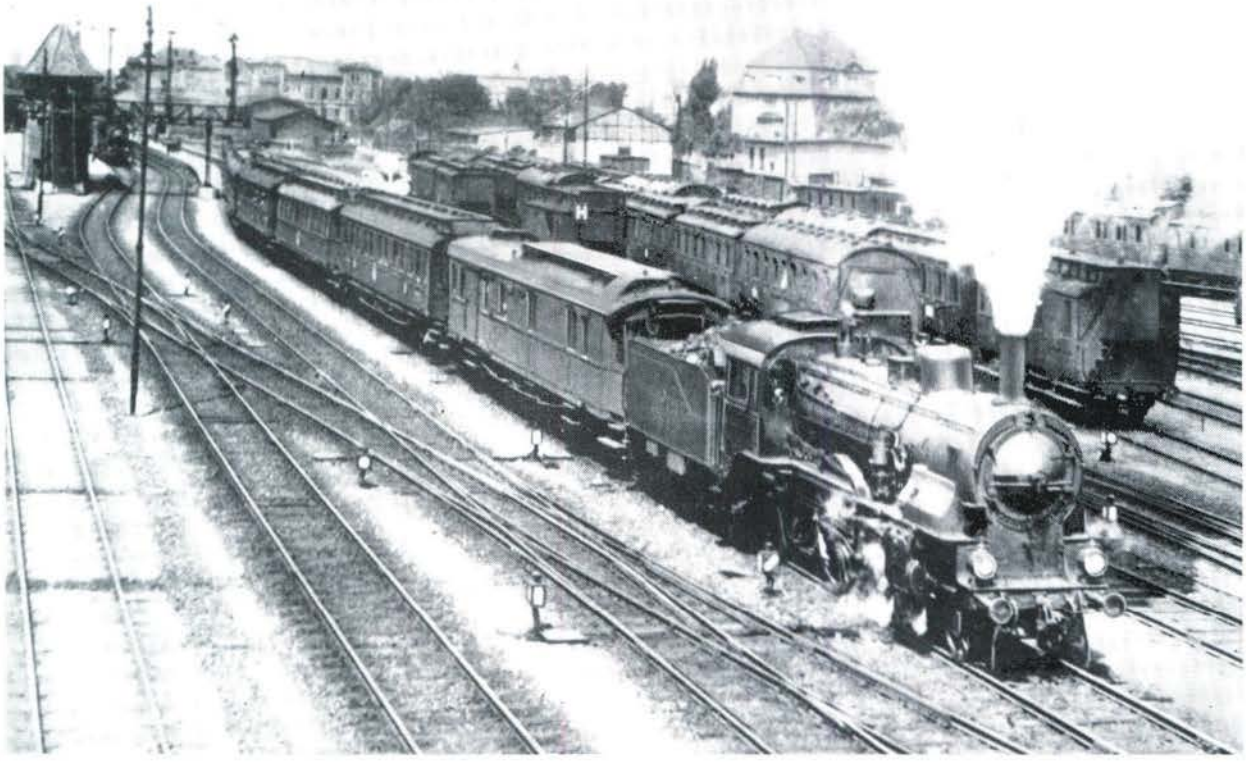
4/78

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 1,— M

32 542

Unsere historische Fotoecke



Ein Blick auf den Bahnhof Rostock um das Jahr 1925

Fotobeschaffung: L. Schultz

D-Zug Leipzig—Erfurt—Eisenach auf der Elsterbrücke bei Leipzig-Leutsch im Jahre 1935, eine für die damalige Zeit typische Zugbildung mit einer BR 39 (expr. P 10) an der Spitze

Foto: R. Thümler, Leipzig

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Cornelia Schirmer
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR-108 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.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joh. Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
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 — 701 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

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag, in der DDR: alle Postämter, im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 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, Zeitungsverbetrieb, 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 62. 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 — 701 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

4 · April 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

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

INHALT

Seite

Unsere historische Fotoecke ..... II. U.-S.
Elektronik und Modelleisenbahn — ja oder nein? 94
Reiner Preuß
Über die Anfänge der sächsischen Schmalspurbahnen 95
Peter Merkel
Nur noch gering ist die Anzahl der Dampflok-Baureihen der Deutschen Reichsbahn 97
Streckenbegehung: Der Kilometerstein oder das Abteilungszeichen 100
Mit 13 Lebensjahren fing er an 101
Friedrich Spranger/Uwe Groth
Abschied von der Lockwitztalbahn, der Linie 31 der Dresdener Verkehrsbetriebe 103
Gunnar Sattler
Der Tatra-Kurzgelenk-Straßenbahntriebwagen KT4D und sein Einsatz in Leipzig 105
Thomas Mösche
Und anschließend gleich ein einfacher Bauplan für den KT4D 107
Erhard Seibicke
Praktische Elektronik für Modelleisenbahner (3) 109
J. Schrock
Eine Modelleisenbahn für's halbe Zimmer 111
Fritz Döscher
Kooperation von Heimanlagen bei Ausstellungen des DMV 114
Jürgen Treskow
Etwas Interessantes vom Vorbild: Gleisbaumaschinen in Wort und Bild (1) 115
Der Kontakt 117
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats 118
Lokfoto des Monats: Dieselhydraulische Rangierlokomotive der BR 106.2 der Deutschen Reichsbahn 119
Lokbildarchiv 120
Unser Schienenfahrzeugarchiv
Günther Fiebig
Die ersten preußischen Normal-Lokomotiven 121
Bernd Kuhlmann
Signale der PKP — 1. Folge 123
Heiko Prautzsch
Ein Lokschild-Ersatz für den Hobby-Raum — selbst gemacht 124
Hinweise zur Ausarbeitung von Manuskripten für unsere Autoren und alle, die es werden möchten 125
Mitteilungen des DMV 126
Selbst gebaut ..... III. U.-S.

Titelbild

Wir blicken auf die Anlagen des Container-Umschlagbahnhofs Berlin-Frankfurter Allee, dem wohl bedeutendsten Container-Terminal im Netz der Deutschen Reichsbahn. Auf diesem zentral gelegenen Container-Umschlagbahnhof werden nicht nur die Container des Empfangs und des Versands der Hauptstadt umgeschlagen, sondern dieser Bahnhof hat im Containerverkehr die Funktion einer „Drehscheibe". Das heißt, daß auf ihm auch ein Containeraustausch zwischen der Nord-Süd- und der Ost-West-Richtung stattfindet.
Foto: Ingrid Migura, Berlin

Rücktitelbild

Bevor wir dieses Heft nach dem Lesen aus der Hand legen, wollen wir nochmals einen letzten Blick auf die auf den S. 101/102 vorgestellte H0-Anlage unseres Lesers Horst Schirrmeister, Karl-Marx-Stadt, werfen. Wir erblicken neben dem durchgehenden Gleis die Ortsgüteranlagen mit dem Güterboden und einer Ladestraße in Bildmitte. Bei der Aufstellung der Kilometersteine (siehe auch S. 100) muß man zwar Konzessionen an die Entfernung machen, wie ja unsere Modellstrecken auch nicht annähernd vorbildgerecht der Länge nach gestaltet werden können, doch ein etwas größerer Abstand als hier sollte doch gewählt werden!
Foto: Palmer, Karl-Marx-Stadt

Elektronik und Modelleisenbahn — ja oder nein?

In unserem Heft 10/1977 veröffentlichten wir auf der Leserbriefseite „Der Kontakt" unter anderem auch eine Zuschrift unseres Verbandsfreundes Peter Sommer aus Magdeburg, in der er sich mit der Frage „Elektronisierung und Modelleisenbahn" auseinandersetzte. Das Zentralkomitee der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands hatte sich zu jenem Zeitpunkt auf seiner 6. Tagung bereits mit der Problematik der Anwendung der Elektronik und deren breiter Einführung in alle Zweige der Volkswirtschaft der DDR befaßt und dabei der Elektronik einen sehr hohen Stellenwert beigemessen. So war es der wohl richtige Zeitpunkt, daß auch wir Modellbahnfreunde uns einmal gründlich mit dem Thema befassen, ob die Elektronik für eine Modelleisenbahn geeignet ist und Vorteile bringt oder nicht.

Herr S. lehnte eine Anwendung elektronischer Bauelemente auf einer Modellbahnanlage ab und begründete seine Ansicht vor allem damit, daß die Kosten für diese Bauteile relativ hoch seien und daß zum Beispiel in seiner AG mitunter Jugendliche allein die Anlage bedienen müssen und nicht in der Lage wären, ohne Fachmann einen Defekt zu beheben.

Das Argument mit den Jugendlichen dürfte aus mehreren Gründen nicht überzeugen. Allein die Behauptung, die Jugendlichen könnten mit einer elektronisierten Modellbahnanlage noch nicht umgehen, dürfte nicht stichhaltig sein. Es wäre doch direkt widersinnig, wollten wir Jugendliche auch nur von einer von vielen anderen Möglichkeiten, sich mit der Elektronik vertraut zu machen, fernhalten! Ist es doch gerade unsere heutige Jugend, die morgen ins Berufsleben eintritt, viele Angehörige der jetzt mittleren und älteren Generation abzulösen hat und dann gerade mit dieser modernen Technik fertig werden muß!

Welche Resonanz und Ergebnisse hatte aber nun unsere Umfrage? Wir sind recht erfreut darüber, daß sich relativ viele Leser daran beteiligten und ferner, daß diese allen Altersklassen und fast allen Berufen angehören, das reicht vom Schüler und Studenten über Facharbeiter und Angestellte bis hin zum Hochschulkader, und von allen haben nur einige von Berufs wegen mit der Elektronik zu tun.

Über 70 Prozent sprachen sich grundsätzlich für die Einführung und Anwendung der Elektronik in der Modellbahntechnik aus. Ihre Meinung zu dieser Frage deckt sich praktisch mit unserer oben geäußerten. Es soll jedoch nicht verschwiegen werden, daß einige aus diesem Kreis der Zustimmenden deutlich warnen, eine Modellbahnanlage nicht um jeden Preis, sondern maß- und sinnvoll mit Elektronik auszurüsten.

Doch lassen wir wenigstens einige der interessierten Leser, die für die Elektronik auf einer Modellbahn sind, zu Wort kommen. Die Freunde der AG 8/5, Arbeitsgruppe „H. d. NVA, Rostock schreiben: „Mit der Meinung des Frd. S. und der Mitglieder der AG 7/22, die den Einsatz elektronischer Bauelemente für Gemeinschaftsanlagen ablehnen, gehen wir in unserer AG (30 Mitglieder) nicht konform, denn wie will man auf einer Anlage das moderne Sicherungssystem des Vorbilds nachgestalten, ohne dabei auf verschiedene elektronische Schaltungen zurückzugreifen?... Auch seine Meinung (die des Herrn Sommer, d. Red.), daß man davon ausgehen müsse, daß die Anlage von Jugendlichen eigenverantwortlich bedient werden können müsse, ohne daß immer ein Fachmann dabei ist, ist keine stichhaltige Begründung. Wir konnten schon öfter die Erfahrung machen, daß gerade Jugendliche aufgrund ihrer guten polytechnischen Kenntnisse die Probleme der Elektronik schneller begreifen als die ‚alten' Modelleisenbahner... Es wäre deshalb nicht nur Nostalgie, wenn wir der Elektronik den Einzug in die Modelleisenbahn verwehren wollten, sondern eine Mißachtung der Grundsätze, Ziele und Aufgaben des Verbandes, wie sie im § 1 des Statuts des DMV zum Ausdruck gebracht werden... Von 1957 bis 1963 brachte unsere Fachzeitschrift den Kurs ‚Elektrotechnik für Modelleisenbahner' als Beilage, dem man schon viele Anregungen für die Schaltungstechnik entnehmen konnte. Es wäre daher zu begrüßen, wenn sich die Redaktion entschlösse, auch in ähnlicher Form einen Kurs über ‚Elektronik für Modelleisenbahner' zu veröffentlichen..." Aber auch zahlreiche Heimanlagenbesitzer meldeten sich zu Wort. Da schreibt uns Rb.-Hauptrat Hans Neumann aus Berlin: „Das Für und Wider der Elektronisierung einer Modellbahn ist m. E. mit ein entwicklungsbedingtes Problem mit ganz natürlichen Ursachen und Gründen. Das spiegelt sich auch in den Veröffentlichungen der Fachzeitschrift vielfältig wider. Vergleicht man die Beiträge dieser Art über mehrere Jahrgänge hinweg oder besucht man Ausstellungen, betrachtet dort die einzelnen Anlagen genauer und diskutiert mit den Erbauern, so findet man auch dort 2 Entwicklungsrichtungen vor. Ich habe festgestellt, daß gerade jüngere Modelleisenbahner mit einem technischen Beruf bzw. mit der Absicht, einen solchen zu ergreifen, ein weit größeres Interesse an der Elektronisierung zeigen als ältere Freunde. Die Frage der Elektronisierung dürfte jedoch bei Heim- wie bei Gemeinschaftsanlagen in zunehmendem Maße eine immer größere Rolle spielen. Dabei sind nach meinen Erfahrungen folgende Punkte mit zu berücksichtigen: 1. In welchem Umfang soll die Elektronik angewandt werden? Hier spielen die konzipierte Aufgabenstellung, die Streckenführung, spezifische Schwerpunkte wie Blockabstände, Weichenanzahl, Fahrstraßen und deren Belastung usw. eine Rolle, ebenso wie die Klärung der Frage nach den Möglichkeiten für einen sinnvollen Umfang oder Umbau auf elektronische Bausteine für eine bestehende Anlage. Ferner müssen die ‚Invest-Mittel' zur Ausrüstung einer Anlage bekannt sein, und der Bildungsgrad (ggf. mehrerer Mitglieder einer AG) auf dem Gebiet der Elektronik bzw. das Streben danach müssen berücksichtigt werden...

Bei der Anwendung elektronischer Steuerungen sollte man aber unbedingt beachten, daß der Umfang des Einsatzes der Elektronik schließlich von der persönlichen Ansicht abhängt. Auch ich habe auf meiner Heimanlage besonders empfindliche Teile unter volle elektronische Steuerung gelegt, was sich seit 10 Jahren bewährt. Aber auch Blinklicht für Signale und Wegübergänge ist vorhanden, und auch diese Steuerungen stammen ursprünglich aus mehreren bisherigen Veröffentlichungen unserer Zeitschrift, aber auf die Besonderheiten und spezifische Aufgabenstellung nach eigenen Schaltplänen abgewandelt. Ein weiterer Faktor spielt noch eine wichtige Rolle, ihn liefert uns das Vorbild. Im Fahrzeugpark, besonders bei Triebfahrzeugen, und im Sicherungswesen usw. findet die Elektronik immer größeren Einzug. Deshalb entsteht auch mehr und mehr der Wunsch, die reiche Palette der Anwendungsmöglichkeiten auch auf die Modellbahn zu übertragen...".

Aus Platzgründen können weitere Stimmen nicht gebracht werden. Wir danken hiermit allen Lesern, die sich an der Umfrage beteiligten und wertvolle Anregungen gaben. Wir werden uns also künftig nicht der Elektronik verschließen; die Hinweise und den vielfachen verständlichen Wunsch nach Veröffentlichung einer Art „Einführungskurs in die Elektronik für Modelleisenbahner" werden wir gut durchdenken und sehen, wie sich das am besten realisieren läßt. Eins haben wir durch die Umfrage auf der Plusseite: Uns wurden mehrere Leser bekannt, die sich dafür gern als Autoren bereiterklärten. Und ganz fern standen wir bisher der Problematik auch nicht, wie die gerade veröffentlichte Reihe des Autors Seibicke beweist, die lange vor dieser Umfrage vereinbart wurde.

Die Redaktion

Ing. REINER PREUß (DMV), Berlin

Über die Anfänge der sächsischen Schmalspurbahnen

Der sächsische Landtag beauftragte 1873/74 die Regierung, darüber eingehende Untersuchungen anzustellen, ob es auch für Sachsen vorteilhaft sei, Sekundärbahnen zu errichten und zu betreiben. Bereits im Jahre 1869 hatte der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" in „Grundzügen" die Vorteile der Sekundärbahnen herausgestellt. Auf einer Landtagssitzung beschäftigte man sich mit dieser Frage und verwies darauf, daß Sekundärbahnen folgende Vorteile erwarten ließen: Einfachere und daher kostensparende Ausführung des Oberbaus, der Hoch- und Kunstbauten; Einsparung an Betriebspersonal, Streckenverkürzungen infolge der Möglichkeit, größere Steigungen und kleinere Bogenhalbmesser anwenden zu können und schließlich durch den Einsatz langsam fahrender und auch gemischter Züge weitere Kostensenkungen zu erzielen.

Die Wahl bzw. Entscheidung darüber, ob Regel- oder Schmalspur vorgesehen werden sollte, wollte man im Einzelfall treffen. Bei Strecken jedoch bis zu 13 km Länge sollte wegen der Umladekosten stets Regelspur vorgezogen werden.

Diese Ansichten der Regierung billigte der Landtag zwar, trotzdem nahm er vorerst noch vom Bau von Schmalspurbahnen Abstand, da er insbesondere Nachteile durch die Umladekosten befürchtete.

Schließlich kam man dann aber doch überein und beschloß, als erste sächsische Sekundärbahn die Strecke von Gaschwitz nach Plagwitz noch in Regelspur bauen zu lassen. Die Leitung von Sekundärbahnen wurde einem sogenannten Bahnverwalter anvertraut, was in Sachsen erstmalig bei der am 19. Juli 1880 eröffneten Strecke Pirna—Berggießhübel geschah.

Da der Staatshaushalt aber immer wieder vor neuen Schwierigkeiten stand, beschloß der Finanzrat von Könneritz, 1877/1878 im Landtag zu erklären, daß nunmehr in der Regel neu anzulegende Sekundärbahnen schmalspurig ausgeführt werden sollten, um Kosten zu sparen. Nur noch ganz triftige Gründe sollten die Anwendung der Regelspur künftig rechtfertigen. Somit wurde als erste sächsische Schmalspurbahn bekanntlich die Strecke Wilkau—Kirchberg gebaut, da eben keine besondere Gründe für eine Regelspurbahn vorgebracht werden konnten. Außerdem führte diese Strecke durch die Stadt Kirchberg hindurch, und mehrere Anschlußgleise zu Fabriken wurden verlegt und gleichzeitig die Fortführung der Strecke durch das Rödelbachtal mit eingeplant, was unter Anwendung von Regelspur größere Schwierigkeiten mit sich gebracht hätte.

Dem Bau dieser Bahn gingen einige erfolglose Aktionen voraus, indem man sich bei den zuständigen staatlichen Stellen zunächst wieder nicht einig werden konnte, ob Schmal- oder Regelspur, und auch über die Linienführung bestanden gewisse Differenzen. Endlich begann dann aber doch der Bau einer Schmalspurbahn im Frühjahr 1881, und am 17. Oktober desselben Jahres wurde die 6,7 km lange Strecke bis Kirchberg in Betrieb genommen. Schon bei dieser Bahn sind die Anfänge für eine Normierung von Anlagen und Betriebsmitteln, die heute noch für sächsische Schmalspurbahnen typisch sind, zu erkennen. Die sächsischen Staatsbahnen hatten es bei ihren Schmalspurstrekken von Beginn an nicht auf eine Zersplitterung in verschiedene Wagengattungen, Spurweiten (bis auf 2 Ausnah-

Bild 2 Kurzkupplung zum im Bild 1 dargestellten Wagen

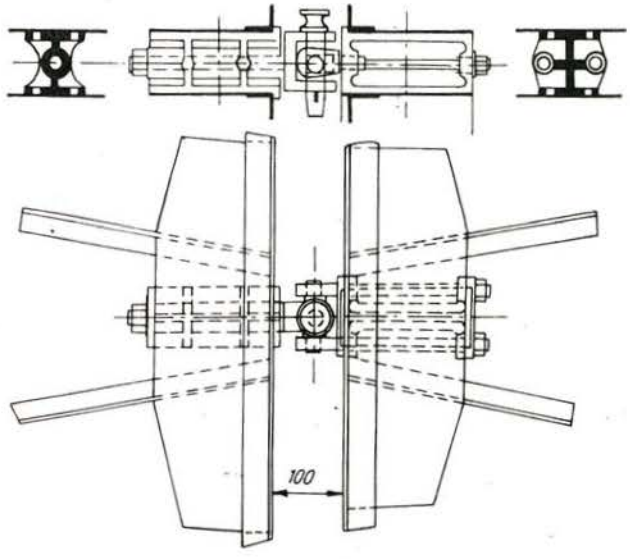
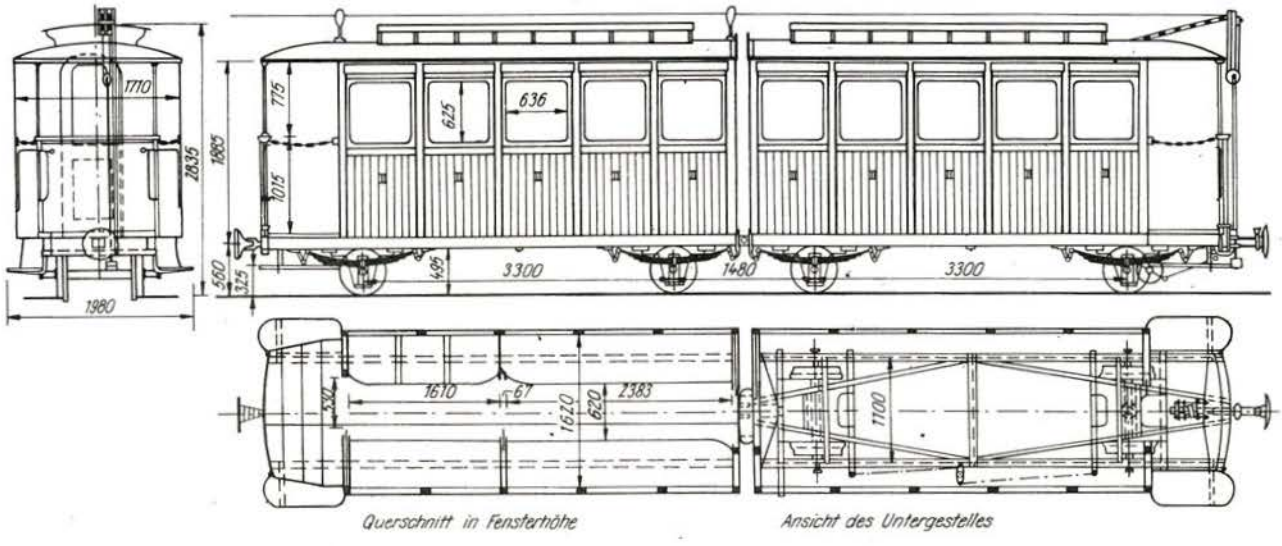


Bild 1 Personenwagen für sächsische Schmalspurstrecken, Hersteller: Eisenbahn-Werkstätten der Königl.-Sächs. Sts. E. B.



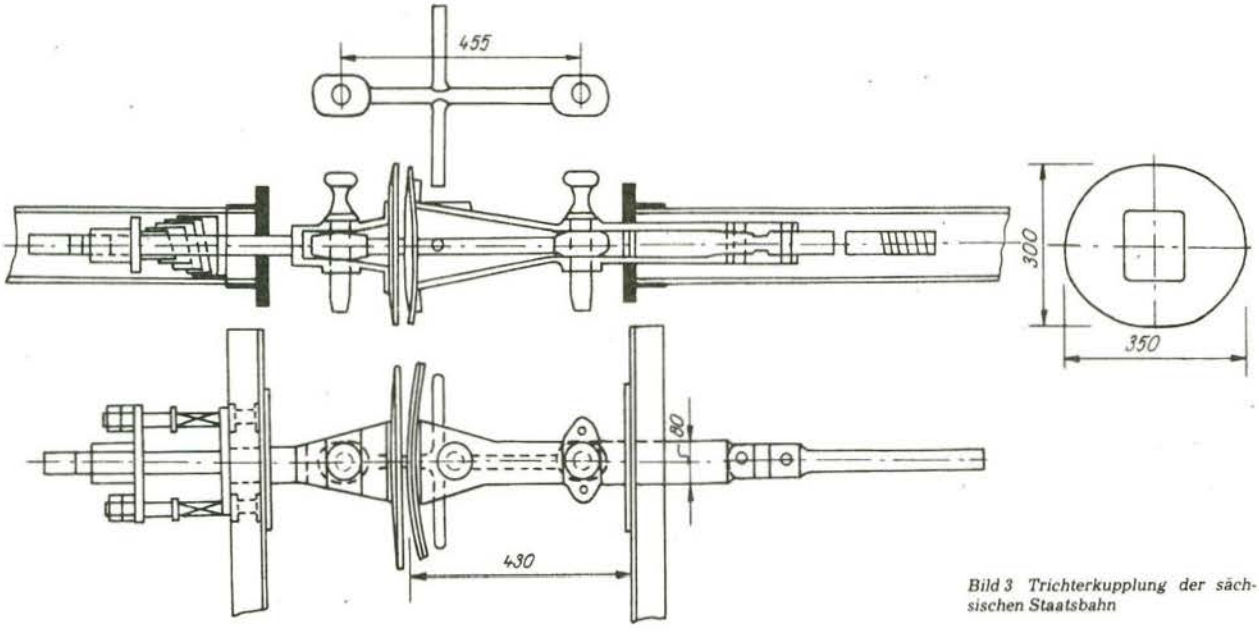


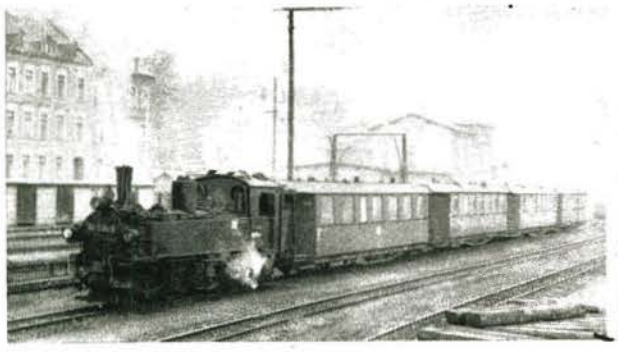
Bild 3 Trichterkupplung der sächsischen Staatsbahn

men 2 Jahrzehnte später!) und somit nicht auf eine komplizierte Unterhaltung des Fahrzeugparks ankommen lassen.
Es sollte daher eine Spurweite gewählt werden, die es den Betreibern der Anschlußgleise — überwiegend Grubengleise im Zwickauer Revier — gestattete, mit ihren Fahrzeugen die Gleisanlagen der K. S. St. B. zu benutzen. Als das für Bergwerkshunte (Kohletransportwagen) am häufigsten angewandte Spurmaß hatte man 0,75 m ermittelt, und Ingenieure sahen sich in Europa, so in England, studienhalber in dieser Hinsicht um. Sie kamen zu der Überzeugung, daß auch Bahnen mit Spurweiten unter 1 m durchaus leistungsfähig sein konnten, 1876 erschienen „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen", die eine Spurweite von 1 m bzw. von 0,75 m freistellten. Die sächsische Regierung legte sich auf lange Zeit hinaus auf 0,75 m fest.
Für die Wagen, die anfangs in der Zentralwerkstatt Chemnitz der K. S. St. B. hergestellt wurden, stellte die Maschinen-Hauptverwaltung ein Forderungsprogramm auf, das u. a. enthielt:

— Kurvenläufigkeit bis zu einem Radius von R = 50 m
— nur 4achsige Wagen mit Ein-Puffer-System
— Möglichkeit des Transports von mit Steinkohle beladenen Wagen der Schmalspur auf Regelspurwagen zur Umladungsvermeidung
— Personenwagen mußten Übertritt von einem zum anderen während der Fahrt zulassen
— Anwendung der Heberlein-Bremse und
— Festlegung des Regellichtraums mit dem Normalprofil für 750-mm-Spurweite, wie es auf der Konstanzer Techniker-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1876 beschlossen wurde.

Bild 4 Bahnhof Kirchberg (1973), Endpunkt der ersten sächsischen Schmalspurbahn bis 1882

Zeichnungen und Fotos: Verfasser



Der im Bild 1 dargestellte Doppelwagen erfüllt dies teilweise, und er wurde noch längere Zeit auf mehreren Schmalspurstrecken eingesetzt. Die Kurzkupplung war so eingestellt, daß sich in Kurven mit R = 50 m die Kanten nicht berührten. Ein Mitteldurchgang und Schiebetüren waren vorhanden. Diese Konstruktion wurde auch bei anderen sächsischen Wagen beibehalten. Im Oberlichtaufbau befanden sich Klappfenster zur Zufuhr von Luft und Licht. In einem der beiden Wagen war ein kleines Abteil mit 6 Sitzplätzen 2. Klasse, wobei der mittlere Sitz aufgeklappt werden konnte und man sich so entweder in Fahrtrichtung oder aber seitlich setzen konnte. Eine Schiebetür und die Kupplung abdeckende Übergangsbleche erlaubten den Übergang in den anderen Wagen. Der Außenanstrich war umbrabraun mit weißen und gelben Linien. Anfangs hatten diese Wagen radial einstellbare Achsen, später aber Drehgestelle.
Die noch heute vereinzelt anzutreffende Trichterkupplung wurde bei diesen Fahrzeugen eingebaut. Für diese Art Kupplung sollen norwegische Schmalspurbahnen Pate gestanden haben. Diese Kupplung bestand aus einem kurzen und aus einem langen Puffer. Beim längeren konnte das Zugeisen des ungekuppelten Wagens so weit zurückgeschoben und mittels Kuppelbolzen festgelegt werden, daß ein Zusammendrücken der Wagen ohne Beschädigung möglich war. Die Fahrzeuge waren allerdings so einzustellen, daß stets ein langer auf einen kurzen Puffer trifft.
Auch die heute noch anzufindende Heberleinbremse war damals die modernste durchgehende und selbsttätig wirkende Bremse, bei der besonderes Bremserpersonal nicht erforderlich war. Die Güterwagen wurden mit gleichen Radgestellen, Puffern und Bremsen ausgerüstet.
Wir erkennen daran, daß die sächsischen Staatsbahnen Einrichtungen und Betriebsmittel von dem Gesichtspunkt aus sahen, mit niedrigstem finanziellen und personellem Aufwand diese Bahnen betreiben zu können. Dieser Grundsatz wurde, beginnend von dem staatskapitalistischen Unternehmen bis zur Ausdehnung der sächsischen Schmalspurstrecken auf eine Gesamtlänge von 537 km, konsequent verfolgt. Somit wurden quasi die Weichen zur Normierung der Anlagen und vor allem der Betriebsmittel bereits im Bau der Strecke Wilkau—Kirchberg gestellt.

Literatur

Wiedemann: „Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung", 1902
Jahrbuch des sächsischen Ingenieur- und Architektenvereins, 1883

PETER MERKEL, Werdau

Nur noch gering ist die Anzahl der Dampflok-Baureihen der Deutschen Reichsbahn

Die Anzahl der verschiedenen Baureihen von Dampflokomotiven, die die Deutsche Reichsbahn heute noch regelmäßig einsetzt, ist mittlerweile recht gering geworden. Die Strecken werden hingegen immer mehr von den modernen Triebfahrzeugen der elektrischen und der Dieseltraktion beherrscht. Und man muß in dieser oder jener Gegend unserer Republik mitunter schon lange, wenn nicht vergeblich, nach einer im Einsatz befindlichen Dampflokomotive Ausschau halten.

Der Strukturwandel schreitet unaufhörlich voran, dem absehbaren Ende entgegen! Während anfangs natürlich vorwiegend Dampflokomotiven älteren Ursprungs ausgemustert wurden — also in erster Linie ehemalige Länderbahnlokomotiven, wie beispielsweise die pr. P 8 (DR 38^{10-40}) oder die sä. XVIII H (DR 18^{0}), um nur 2 markante Vertreterinnen anzuführen — wurden in den letzten Jahren davon auch Einheitslokomotiven und sogar auch schon Neubaumaschinen unserer Deutschen Reichsbahn betroffen. Abgesehen von einzelnen Ausnahmen, wie zum Beispiel die BR 24, die bei der DR 1968 ausgemustert wurde, eine Einheitslokomotive also, oder die Neubaureihe $25^{0}/25^{10}$ aus den 50er Jahren, war das zuvor noch nicht der Fall gewesen.

Obwohl in unserer Fachzeitschrift schon oft über Ausmusterungen der einen oder anderen Baureihe, vor allem im Zusammenhang mit Sonder- und Abschiedsfahrten des DMV, berichtet wurde, möchten wir heute noch einmal für die unzähligen Freunde der Eisenbahn an einige Dampflok-Baureihen in Wort und Bild erinnern, die in letzter Zeit ausgedient haben. Das betrifft die DR 35.1 (ex 23^{10}), 58 (G 12) und 86, die 1976/77 aus dem Betriebspark der DR ausschieden. Alle drei wurden bereits im Rahmen unserer Serien „Lokfoto des Monats" bzw. „Lokbildarchiv" vorgestellt, so daß hier nur noch einige Worte zu ihrer Würdigung folgen sollen.

Die Redaktion

Bild 1 Eine BR 35 (ex 23^{10}) der DR wartet auf ihren Zug

Baureihe 35.1 (ex 23^{10})

In der Zeit von 1956 bis 1960 wurde die 23^{10} in einer Gesamtstückzahl von 113 Exemplaren gebaut, und zwar beim damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" in Babelsberg. Nachdem die BR $25^{0}/25^{10}$ nicht die in sie gesetzte Erwartung erfüllt hatte und man unbedingt an einen Ersatz der P 8 (38^{10-40}) denken mußte — die alsbaldige Umstellung der Traktionsarten war seinerseit eines Teils noch nicht so deutlich abgezeichnet und anderen Teils standen auch noch keine betriebsfähigen Triebfahrzeuge der modernen Traktion zur Verfügung — erhielt der genannte Hersteller den Auftrag zur Entwicklung und Lieferung einer Neubaudampflokomotive. Diese sollte vor allem im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt werden. Sie wurde in Anlehnung an die beiden Versuchslokomotiven der BR 23^{0} der früheren DR, jedoch bei Anwendung moderner Baugrundsätze, wie Schweißtechnik, und auf Grund der Erfahrungen, die man beim Bau der beiden 25er gemacht hatte, entwickelt. Diese Neubaulokomotive der DR, die 23^{10}, erfüllte alle an sie gestellten Erwartungen. Sie galt als eine leistungsfähige Lokomotive, die in den 50er und 60er Jahren sogar oft vor Schnellzügen eingesetzt wurde. Es gab wohl nur wenige Hauptstrecken der DR, auf denen sie nicht angetroffen wurde. Eine markante Schnellzugleistung dieser auch form-

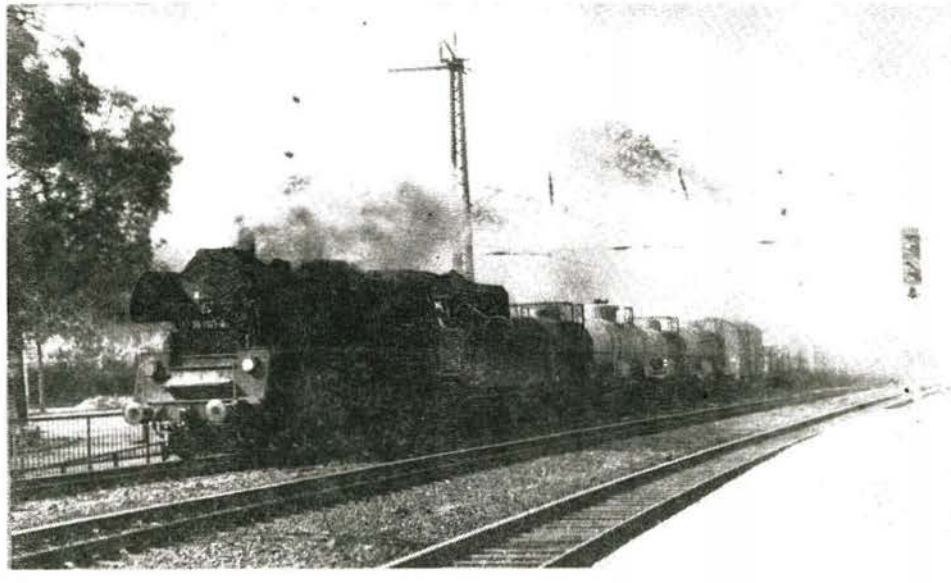


Bild 2 Wie universell — besonders in den letzten Jahren, nachdem sie aus ihren eigentlichen Aufgaben immer mehr durch die neue Traktion verdrängt worden war — die BR 35 war, beweist dieses Bild, das sie vor einem Güterzug zeigt.

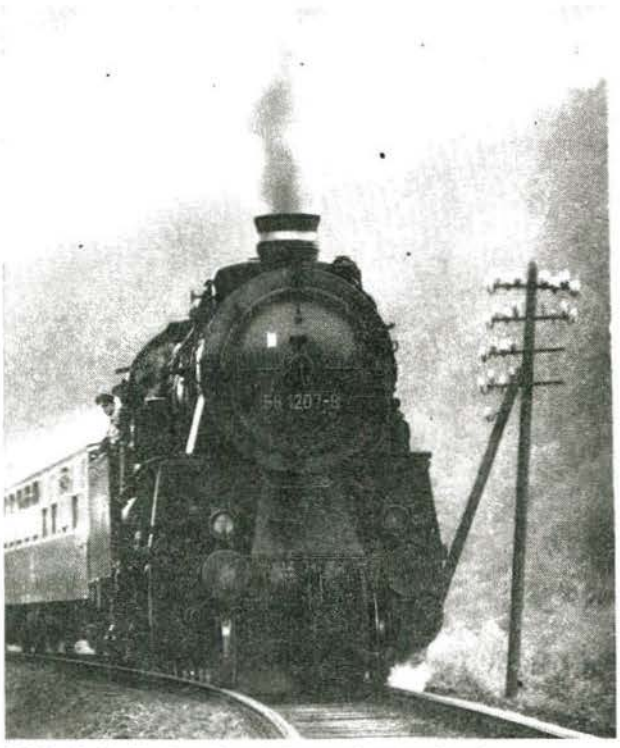


Bild 3 Die 58 1207—8 vor einem Reisezug auf bergiger Strecke

schönen Lokomotive war die Förderung des „Karlex" zwischen Leipzig und Plauen zu Beginn der 60er Jahre. Als dann mehr und mehr die BR V 180 (heute 118) beschafft wurde, veränderten sich die Einsatzgebiete der 23^{10}, die dann im Rahmen der Umnumerierung noch die Bezeichnung BR 35.1 erhielt. Es kamen andere neue Aufgaben hinzu. So löste sie zum Beispiel im Bw Gera die 22er (ex 39 pr. P 10) ab. In zahlreichen Bw förderte sie in den 70er Jahren auch Züge aller Art in den Plänen der 118 als Ersatzlokomotive. So konnte man sie auch vor relativ schweren Güterzügen antreffen. Zu ihren letzten Einsatz-Bw gehörten Gera, Dresden und Nossen. Die Nossener Maschinen — sie lösten Ende der 60er Jahre dort die 38^{2-3} (sächs. „Rollwagen") ab, waren bis zum Tage ihrer Ausmusterung wahre Schmuckstücke, das heißt bestens gepflegt.
Beim Personal war diese Lokomotive geschätzt, weil sie ihre Laufruhe, geringe Schleuderneigung vor schweren Zügen und ihre Anfahrzugkraft besonders auszeichneten.
Im Modell hat sie bisher in der Nenngröße TT vom VEB Berliner TT-Bahnen eine Würdigung und ein kleines Denkmal zugleich gefunden.

Baureihe 58 (pr. G 12)

Von 1917, also noch im ersten Weltkrieg, bis 1924 wurde diese Baureihe in der ansehnlichen Stückzahl von 1361 gebaut. Zur deutschen Reichsbahn gelangten nach 1945 etwa 530 Maschinen. Von diesen wurden zahlreiche mit Kohlenstaubfeuerung, System Wendler, ausgerüstet. Und 56 Stück dieser Baureihe wurden noch rekonstruiert, wobei sie die Bezeichnung 58^{30} bekamen. Man findet in der Fachliteratur und Fachwelt nicht selten, daß diese noch preußische Länderbahn-Entwicklung nicht zu Unrecht als erste Einheitslokomotive betrachtet wird, obwohl sie nicht zum Einheitslok-Programm der DR aus den 20er Jahren gehörte. Doch gemeinsam mit der ebenfalls preußischen P 10 (BR 39) haben deren Entwicklung und Bau wesentlich als Schritt zum Vereinheitlichungsprogramm beigetragen. Die großen preußischen Lokomotivfabriken, wie Henschel & Sohn in Kassel und andere, sicherten sich gleichzeitig damit ihre spätere Vormachtstellung beim Bau der Einheitslokomotiven für die DR/DRG. Entgegen bisheriger Gepflogenheiten beschafften damals die G 12 auch die sächsischen, badischen und württembergischen Bahnen, wozu gewiß auch der damals noch tobende erste Weltkrieg beigetragen hat. Geliefert wurde die G 12 wie folgt:

1 158 Stück an die Preußisch-Hessische Staatsbahn
62 Stück an die Sächsische Staatsbahn
43 Stück an die Württembergische Staatsbahn
98 Stück an die Badische Staatsbahn

Ende der 60er Jahre standen etwa 300 Lokomotiven bei der DR im Dienst. Mit Beginn der 70er Jahre aber erfolgte ihre sich ständig mehr konzentrierende Ausmusterung, und 1976 fuhren schließlich noch die letzten 10 Maschinen, die sämtlich im Bw Aue beheimatet waren.
Anzutreffen war diese Baureihe bei der DR südlich der Linie Cottbus—Halle (Saale)—Nordhausen. Sie wurde überall da eingesetzt, wo hohe Anforderungen an die Zugkraft im Güterzugdienst gestellt wurden. Man fand sie aber auch vor Personen- und sogar vor Schnellzügen, allerdings mit geringen Ansprüchen an die Höchstgeschwindigkeit, was für eine ausgesprochene Güterzuglokomotive verständlich ist. Zwischen Aue und Zwickau zog sie so bis zuletzt Schnellzüge. Ihr

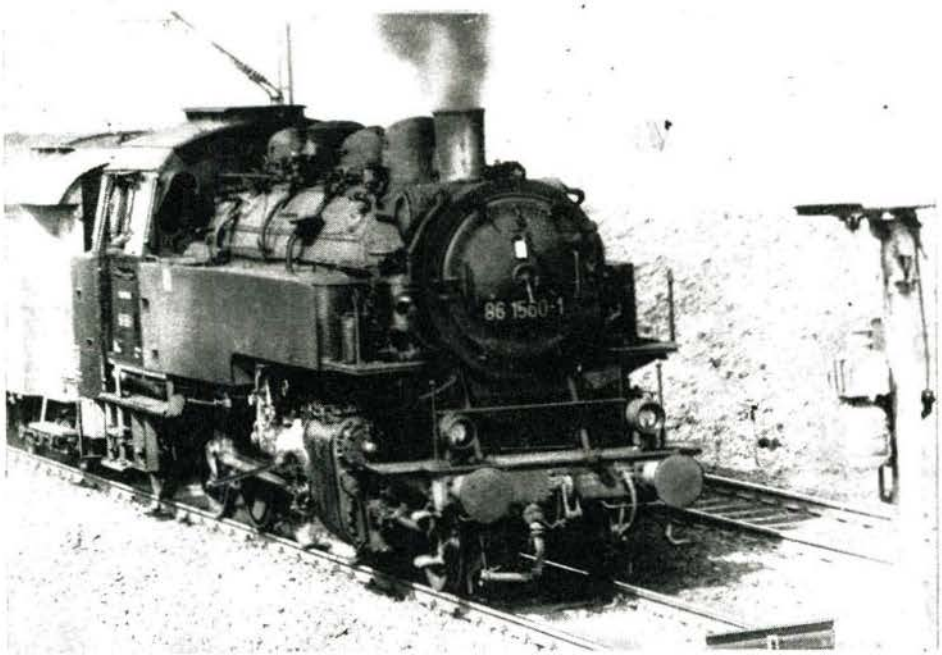


Bild 4 Die 86er waren auch universell im Reise- und Güterzugdienst zu sehen. Sie stellten eine formschöne Tenderlokomotive dar, die wir jetzt zum Glück in H0 und auch in TT zu Hause in der Vitrine aufbewahren können.

Bild 5 Schon steht die Ablösung bereit, gezählt waren daher die Tage der BR 86!

allerletztes Aufgabengebiet lag aber in der Beförderung von Güterzügen auf der Strecke Werdau—Zwickau—Johanngeorgenstadt, wo sie von der BR 118 abgelöst wurde. Heute stehen lediglich noch einige wenige 58^{30} beim Bw Glauchau im Einsatz.

Baureihe 86

Bei der BR 86 handelt es sich um eine Lokomotive aus dem Einheitslok-Programm der DRG. Von 1928 bis 1943 wurde sie in etwa 750 Exemplaren von verschiedenen Lokomotivfabriken gebaut. Während dieses relativ langen Zeitraums wurden natürlich einige technische Detailänderungen an der 86er vorgenommen, von denen wohl die gravierendste die durch den unseligen faschistischen Krieg verursachte Vereinfachung als BR 86 ÜK anzusehen ist. Die Konstruktion der BR 86 ist als Einheitslokomotive stark an die der ein Jahr zuvor erstmals gebauten BR 64 und 24 angelehnt. Ihre Leistungsparameter ermöglichten es, sie universell einzusetzen, vor allem auch auf Gebirgsstrecken. Nach 1945 gelangten noch 175 Lokomotiven dieser Baureihe zur DR. Nachdem die BR 38^{2-3} und 75^{5}, beides ehemalige sächsische Länderbahnlokomotiven, von ihren heimischen Strecken verschwunden waren, beherrschte die BR 86 mehrere Jahre hindurch den Betrieb auf steigungsreichen Strecken im Bezirk der Rbd Dresden, wo auch die Mehrzahl dieser Maschinen konzentriert war. Ihre Schwerpunkteinsatzstellen waren: Aue, Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf, Glauchau, Zwickau, Dresden (Pirna) und Löbau. Doch konnte man die BR 86 auch woanders in der DDR antreffen, wie auf der Insel Usedom in Seebad Heringsdorf (mit Witte-Windleitbleichen!), in Lutherstadt Wittenberg u. a. m. Zur ihren wohl größten letzten Aufgaben gehörte die Förderung von D-Zügen auf der Strecke Werdau—Annaberg-Buchholz, wo sie bis 1973 anzutreffen war. Die Baureihe 86 wurde dann in den Jahren 1975/76 kurzfristig ausgemustert, nachdem zu dieser Zeit die DR ihre Ablösung in Gestalt der BR 110 konzentriert beschafft hatte. Diese Diesellokomotiven haben die 86 auch fast ausschließlich ersetzt.

Das Bw Aue verfügte nicht nur über die größte Anzahl der 86er, sondern es besaß auch die 86 (1)001 und die 86 1000, wovon letztere einst nicht für die Deutsche Reichsbahn, sondern für die „Eutin-Lübecker-Eisenbahn" gebaut worden war.

Von dieser Baureihe stehen dem Modelleisenbahner sowie dem Dampflokfreund seit kurzem in H0 und neuerdings auch in TT (Zum Zeitpunkt des Schreibens dieser Zeilen steht bereits ein Testmodell des VEB Berliner TT-Bahnen der Redaktion zur Verfügung, Januar 1978, d. Red.) in guter Nachbildung zur bleibenden Erinnerung zur Verfügung.

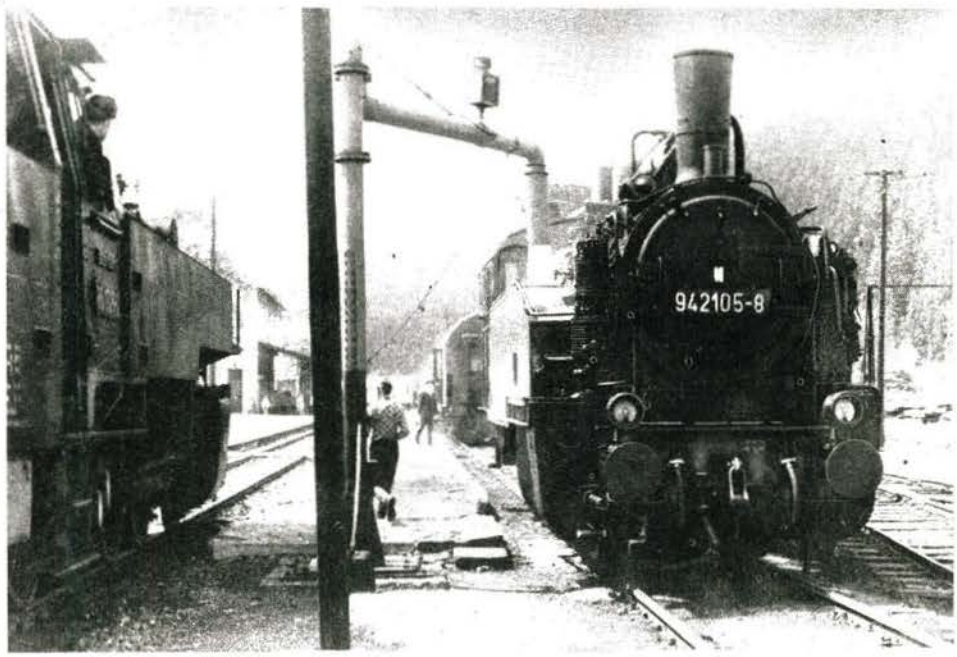
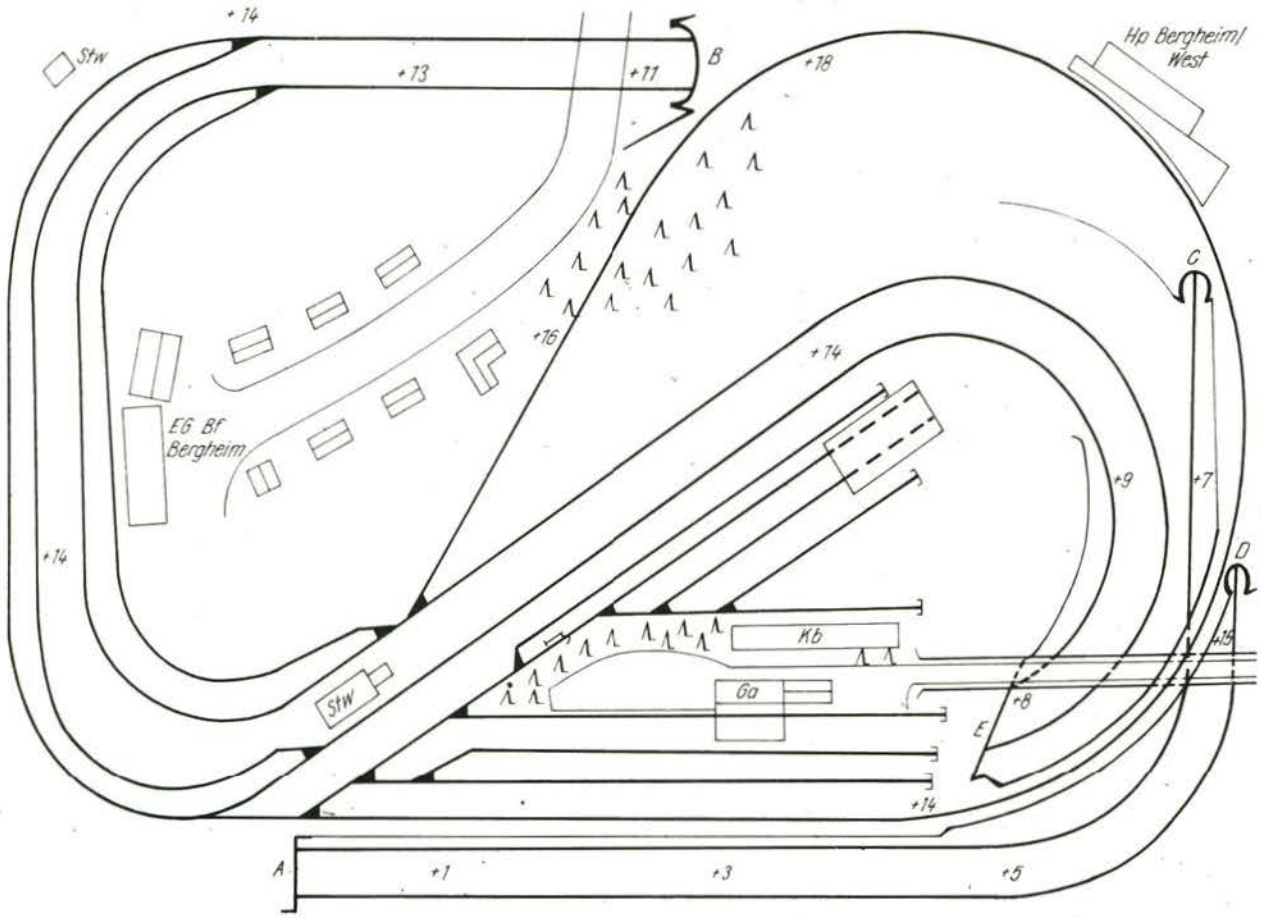
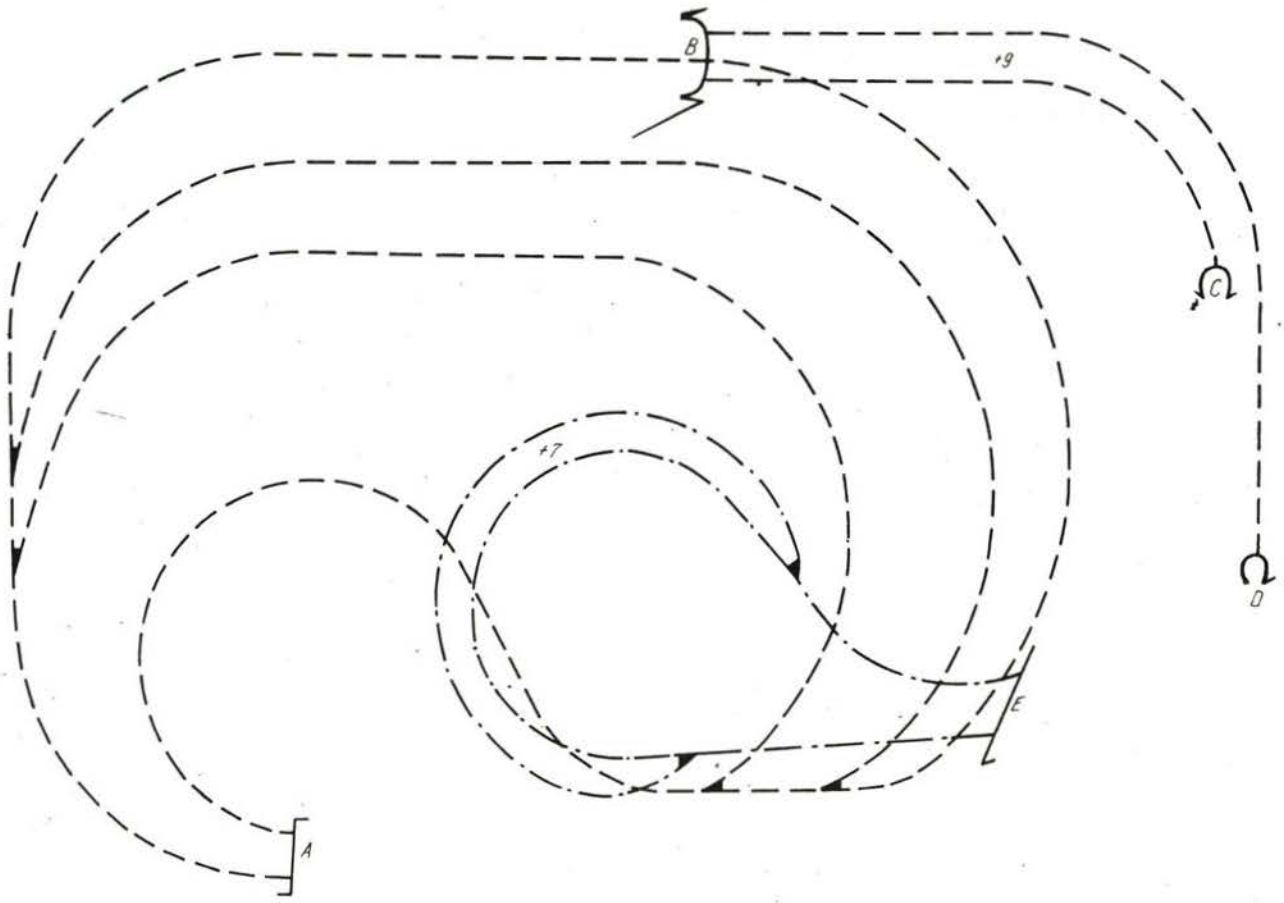


Bild 6 Obwohl nicht im Rahmen dieses Beitrags enthalten, lassen wir aber dennoch ruhig noch einmal die alte 94er hier Wasser nehmen!
Fotos: Peter Merkel, Werdau



Gleisplan nebenstehender H0-Anlage; oben sichtbare, unten verdeckte Strecken ▶