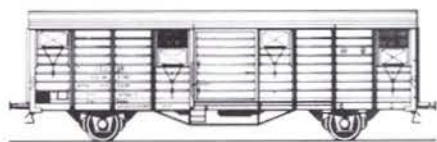


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

APRIL

4/75

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

4 April 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Ein reges Interesse	93
Gottfried Köhler Die 12stellige Güterwagennummer	94
Günther Feuereißer In der Vergangenheit geblättert	95
Streckenbegehung: Rangierhaltsignal — „Ra 11“ und Rangierfahrtsignal — „Ra 12“	96
Der Kontakt	97
Harald Kurz Dresdner „Spiritisten“-Tage — Erfahrungen mit Modell-Dampflokomotiven	98
H0-Heimanlage — durch leichten Druck in der Mitte zerlegbar	100
Wir stellen vor	102
Günter Fiebig Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (1)	103
Günter Schenke Bauanleitung für eine Güterzuglokomotive der BR 52 in der Nenngröße N (Schluß)	104
R. Köhrich Blockstellen und Bahnhofsgleise elektronisch geregelt	111
Hansotto Voigt Die doppelte Gleisverbindung und Wendeschleifen	113
Kleiner Tip	115
Gerhard Arndt Elektrische Zugförderung in Nordafrika	116
Wissen Sie schon	118
Lokfoto des Monats: 1'D1'h2-Schnellfahr-Güterzuglokomotive der BR 41 (Reko) der DR	119
Lokbild-Archiv	120
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Günter Fiebig Die 1'C-n2-Nebenbahn-Tenderlokomotive der BR 91 ¹⁸ (ex meckl. T 4)	121
W. Wahl Die Farbgebung bei Modellen und Anlagen	123
Mitteilungen des DMV	126
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

„Wachablösung!“, so benannte der Bildautor seine Aufnahme, die er im Bf Dresden Hbf schoß. Auf der Strecke Dresden—Leipzig verkehren seit Jahren bekanntlich fast ausschließlich Maschinen der Neubaureihen 211 und 242. In Richtung Görlitz hingegen werden die meisten Schnellzüge noch mit Dampf befördert.

Die 03 2278-4 ist im Bw Görlitz stationiert, die 211 047-6 gehört zum Bw Leipzig-West.

Foto: M. Weisbrod, Leipzig

Titelvignette

Zur Freude vieler TT-Modelleisenbahner brachte der VEB Berliner TT-Bahnen diesen modernen Glimms-Wagen in drei Versionen in guter Ausführung heraus

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitelbild

Gleich vier auf einen Streich! Aufgenommen im Betriebsbahnhof Krauschwitz der Waldeisenbahn Muskau (Siehe auch S. 93!)

Foto: Reiner Preuß, Berlin

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz
Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des
Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte
und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-
liste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-
desrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma
Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der
örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von
Sojuszpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen.
Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza
46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B.
134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146,
Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang, Albanien:
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-
land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nen-
nen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR,
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Ein reges Interesse

Aus zahlreichen Veröffentlichungen in unserer Zeitschrift ist hinreichend bekannt, wie beliebt immer wieder Sonderfahrten und Exkursionen, veranstaltet von Bezirksvorständen (BV) oder von Arbeitsgemeinschaften (AG) des DMV, sind.

Ohne eine Wertung vornehmen zu wollen, so muß man aber doch feststellen, daß der BV Cottbus auf diesem Gebiet der Verbandstätigkeit eine besonders hervorragende Rolle spielt.

So lud er auch im vergangenen Jahr zu einer Exkursion auf der Waldeisenbahn Muskau ein. Hierzu gingen so viele Anmeldungen von Eisenbahnfreunden ein, daß diese Fahrt zweimal wiederholt werden mußte. Die jeweils über 100 Fahrtteilnehmer erlebten in offenen Wagen die Natur um Weißwasser herum sozusagen „aus erster Hand“ und lernten dabei gleichzeitig den Betrieb auf dieser wohl einmaligen Schmalspurbahn der DDR kennen.

Zahlreiche Fotohalte, Scheinanfahrten, eine kleine „Lokparade“ auf dem Betriebshof in Krauschwitz und eine wechselhafte Landschaftskulisse und eine der beinahe fossilen Lokomotiven ließen immer wieder die Schmalfilmer und Fotofreunde auf ihre Kosten kommen. Der Wissensdurst wurde durch eine Broschüre, verkauft am Zuge, gestillt. Führte die erste Fahrt nach Mühlrose, so war bei den beiden anderen die Papierfabrik Köbeln das Ziel.

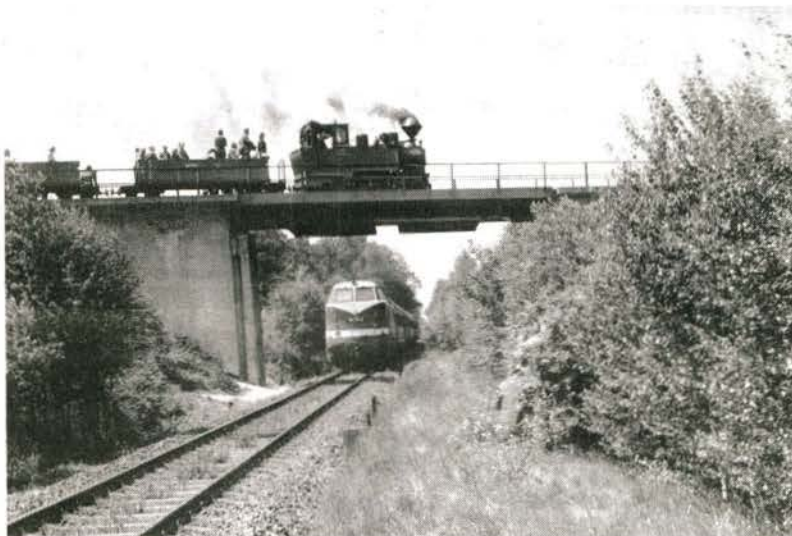
Nur noch wenig Zeit wird verstreichen, und dann wird auch auf dieser Bahn der Betrieb eingestellt. So konnten viele Freunde der Eisenbahn nochmals eine Erinnerung mit nach Hause nehmen, die in Form von Filmen und Fotos bleibend sein wird. Wir möchten daher auf dieser Seite der Exkursion und Bahn, die ein so reges Interesse fanden, Platz für einige Aufnahmen widmen, um im Nachhinein allen Lesern Gelegenheit zu geben, wenigstens in dieser Form einen Eindruck zu erhalten. E. P.



1



2



3

4



Bild 1 So erlebt man die Waldeisenbahn!

Bild 2 Fotohalt; wie immer bei solcher Gelegenheit sucht sich jeder den besten Aufnahmestandpunkt

Bild 3 Mit Achtungssignalen werden Grüße ausgetauscht, die 99 3312 der Waldeisenbahn auf dem Kreuzungsbauwerk über die Strecke Cottbus-Görlitz

Bild 4 Halt bei Krauschwitz West
Fotos: Rolf Kluge, Lommatzsch (3)
Reiner Preuß, Berlin (1)

Die 12stellige Güterwagennummer

Unsere Redaktion erhielt in letzter Zeit mehrfach Leserfragen nach der Aussage der 12stelligen Wagennummer an den Güterwagen der Deutschen Reichsbahn. Es handelt sich hierbei um eine international einheitliche, aus vier Gruppen bestehende Nummer, die an jeder Seitenwand am Wagen angeschrieben ist und Aussagen zur Art des Einsatzes, der Eigentumsverhältnisse und der Bauart enthält. Am Langträger steht die gesamte Nummer nochmals in einer Zeile hintereinandergeschrieben in folgender Anordnung:

$$\begin{array}{cccc} \underline{00} & - & \underline{00} & - & \underline{000000} & - & \underline{0} \\ 1. & & 2. & & 3. & & 4. \end{array}$$

Die vier Zifferngruppen sind zur weiteren Erläuterung mit Strichen und mit 1., 2., 3. und 4. bezeichnet.

1. Austauschverfahren

Die erste Zifferngruppe enthält Angaben über die internationale Verwendbarkeit, sowohl technisch als auch abrechnungstechnisch. In der Fachsprache wird dieser Komplex als Austauschverfahren bezeichnet. Den Güterwagen sind die Nummern 01 bis 39 vorbehalten. Die DR hat folgende Zahlen unter „Normaler Mietssatz“ belegt:

- 01 — alle OPW-Wagen,
 - 20 — Wagen nur für den Einsatz im Binnenverkehr, die nicht RIV- und MC-fähig sind,
 - 21 — Wagen, die nicht zum OPW-Park gehören, jedoch MC- und RIC-fähig sind,
 - 27 — Wagen, die nur das MC-Zeichen tragen.
- Als weitere Nummer wäre noch die „30“ zu nennen. Hierunter fallen die Wagen, die nicht dem öffentlichen Güterverkehr dienen, wie Bahndienstwagen oder Dienstgüterwagen, für welche Sondermietsätze gelten.

2. Eigentumsmerkmal

Mit der zweiten Zifferngruppe wird die Eigentumsbahn angegeben, wobei aus der ersten Ziffer noch eine gesonderte Gruppierung erkennbar ist.

- 2 — Europäische Mitgliedsbahnen der OSShD, die nicht auch UIC-Mitglieder sind,
- 3 — Asiatische Mitgliedsbahnen der OSShD,
- 4 — Privatbahnen in sozialistischen Ländern,
- 5 — Mitgliedsbahnen der OSShD, die gleichzeitig UIC-Mitglieder sind,
- 6 — Privatbahnen in kapitalistischen Ländern,
- 7 — Mitgliedsbahnen der UIC, die nicht Europ-Mitglieder sind,
- 8 — Mitgliedsbahnen der UIC, die Europ-Mitglieder sind,
- 1 und 9 — Bahnen, die nicht in den Gruppen 2 bis 8 erfasst sind.

Eine Gesamtübersicht zur Kennzeichnung des Eigentumsmerkmals enthält nebenstehende Tabelle.

3. Wagengruppe und -gattung

Die dritte Zifferngruppe (7stellig) enthält Angaben zur Gattung des Wagens sowie die Inventarnummer. Dabei charakterisiert die erste Ziffer die Wagengruppe, während mit der zweiten und dritten Ziffer eine Untergliederung in der Wagengattung vorgenommen wird. Die letzten vier Ziffern sind Inventarnummern. Nachfolgend

Verwaltung	Eigentumsmerkmal	Kode-Nummer
Finnische Staatsbahnen	VR	10
Eisenbahnen der UdSSR	SZD	20
Eisenbahnen der Volksrepublik Albanien	ALB	21
Eisenbahnen der Demokratischen Volksrepublik Korea	KRZ	30
Eisenbahnen der Mongolischen Volksrepublik	MTZ	31
Eisenbahnen der Demokratischen Republik Vietnam	DSVN	32
Eisenbahnen der Volksrepublik China	KZD	33
Budapester Lokalbahnen	BHEV	44
Deutsche Reichsbahn	DR	50
Polnische Staatsbahn	PKP	51
Bulgarische Staatsbahnen	BDZ	52
Rumänische Eisenbahnen	CFR	53
Tschechoslowakische Staatsbahnen	CSD	54
Ungarische Staatsbahnen	MAV	55
Eisenbahnen von Anzin	ANZ	61
Schweizerische Privatbahnen	SP	62
Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon	BLS	63
Nord-Mailänder Eisenbahnen	FNM	64
Rjukan-Eisenbahnen	RJB	65
Internationale Schlafwagen-Gesellschaft	CIWL	66
Britische Eisenbahnen	BR	70
Nationalverwaltung der Spanischen Eisenbahnen	RENFE	71
Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen	JZ	72
Griechische Staatsbahnen	CEH	73
Schwedische Staatsbahnen	SJ	74
Türkische Staatsbahnen und Häfen	TCDD	75
Norwegische Staatsbahnen	NSB	76
Deutsche Bundesbahn	DB	80
Österreichische Bundesbahn	ÖBB	81
Nationalgesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen	CFL	82
Italienische Staatsbahnen	FS	83
Niederländische Eisenbahnen	NS	84
Schweizerische Bundesbahnen	SBB	85
Dänische Staatsbahnen	DSB	86
Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen	SNCF	87
Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen	SNCB	88
Portugiesische Eisenbahngesellschaft	CP	94
Iranische Eisenbahnen	ISR	96
Syrische Eisenbahnen	CFS	97
Libanesische Eisenbahnen	CEL	98
Irakische Eisenbahnen	IRR	99

eine Zusammenstellung der Gruppen- und Gattungsbe-
reiche bei den Güterwagen der DR.

Gruppen- und Gattungsnummer	Wagenausführung
100 bis 199	— Gedeckter Güterwagen der Regelbauart
200 bis 299	— Gedeckter Güterwagen der Sonderbauart
300 bis 360	— Flachwagen der Regelbauart, 2achsige
380 bis 399	— Flachwagen der Regelbauart mit Drehgestellen
400 bis 499	— Flachwagen der Sonderbauart, 2- und mehrachsige
500 bis 559	— Offener Güterwagen der Regelbauart, 2achsige
560 bis 589	— Güterwagen mit öfnungsfähigem Dach
590 bis 599	— Offener Güterwagen der Regelbauart mit Drehgestellen
600 bis 699	— Offener Güterwagen der Sonderbauart
700 bis 799	— Kesselwagen
800 bis 899	— Kühlwagen
900 bis 999	— Behälterwagen (außer Kesselwagen, Tieflade-, Bahndienst- und Dienstgüterwagen)

Für Privat- und Mietwagen wird die Gruppennummer 0 verwendet. Als zweite Ziffer ist die Zahl eingesetzt, die bei den bahneigenen Wagen an der ersten Stelle steht und die Wagengruppe bezeichnet.

4. Selbstkontrollziffer

Diese letzte Ziffer wird für die Kontrolle der gesamten Wagennummer bei Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung benötigt. So werden die 11 Ziffern der Wagennummer je für sich mit den Schlüsselzahlen 1 und 2, beginnend mit der 2, multipliziert. Von dem Ergebnis der Multiplikation wird die Quersumme, und zwar mit jeder Ziffer, gebildet. Die letzte Ziffer der Quersumme wird bis 10 ergänzt. Die Ergänzungszahl ist die Selbstkontrollziffer.

Nachfolgend dafür ein Beispiel:

205 06 0208 25	= Wagennummer
212 12 1212 12	= Multiplikator
40 100 120 40 162 10	= Produkte
4 + 1 + 1 + 2 + 4 + 1 + 6 + 2 + 1	= Quersumme
8	= Ergänzungszahl
20 - 50 - 602 0825 - 8	= vollständige Wagennummer

Wenn die letzte Ziffer der Quersumme eine Null ist, dann lautet die Selbstkontrollziffer ebenso.

Literatur

Güterwagenvorschriften der DR, Berichtigung Nr. 4 von Februar 1972
Köhler, G.; Menzel, H.: Güterwagen-Handbuch, transpress-Verlag Berlin, 1966

GÜNTHER FEUEREISSEN (DMV), Plauen

In der Vergangenheit geblättert

Für eine ganze Reihe Modellbahnfreunde ist die Entwicklungsgeschichte des Vorbildes ein wichtiger Teil ihres Hobbys. So wird einmal mehr bewiesen, daß die Modelleisenbahn eben nicht bloß ein Spielzeug ist. Bei meiner „Reise durch die Vergangenheit“ fand ich ein interessantes Buch — „Geschichte der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen“, 1889, von Ulbricht. Neben der Entwicklungsgeschichte sächsischer Eisenbahnlinien enthält es auch zahlreiche Beschreibungen technischer Details. Da nur wenige Zugang zu dieser Literatur haben werden, sind nachfolgend einige Auszüge aufgeführt:

Bereits 1845 gab es in Sachsen „Autoreisezüge“. Die damaligen Verkehrsmittel waren zwar noch Pferdewagen, aber sie wurden einschließlich „Motor“ (Pferden) auf die Eisenbahn verladen. Ein Abschnitt auf Seite 119 besagt darüber: „Der zur Zeit der ersten Eisenbahnen öfters vorgekommene Übergang ganzer Reiseequipagen mit ihrer Bespannung von der Landstraße auf die Eisenbahn weckte das Bedürfnis für hierzu eingerichtete Transportmittel, infolge dessen bald zur Beförderung von Fahrzeugen und Pferden die ersten Special- oder Gattungswagen entstanden...“

Auch über die Entstehung des Signalwesens gibt das Buch interessante Auskünfte.

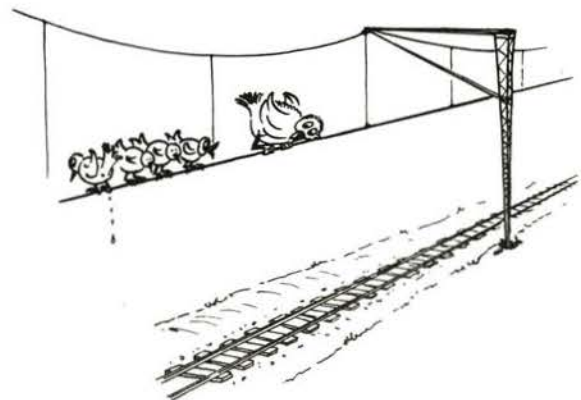
1838 wurde das erste deutsche Signalbuch gedruckt. Es enthielt 24 einzelne Signalformen, die vollkommen neu erfunden waren. 1842 wurden dann in Sachsen erstmalig Signalapparate, ähnlich unseren Formsignalen, aufgestellt. Die Signale besaßen zwei Flügel und eine Vorrichtung zum Aufziehen einer oder zweier Laternen. Diese Signale dienten jedoch nicht dem Sperren einer Zugfahrt, sondern nur der optischen Ankündigung eines Zuglaufes (optischer Telegraph). 1853 wurde das erste Sperrsignal im Werdauer Gleisdreieck aufgestellt. Das sogenannte Distanzsignal, den Vorläufer des Blocksignales, gab es 1867 das erste Mal auf sächsischen Strecken. Das Blocksignalssystem wurde am 1. Februar 1872 auf der Strecke Herlasgrün—Reichenbach erstmalig eingeführt. Ab 1. April 1875 wurde dann auch bei den sächsischen

Staatsbahnen das „Signalbuch für die Eisenbahnen Deutschlands“ in Kraft gesetzt.

1884 war der Verkehr auf verschiedenen sächsischen Eisenbahnlinien bereits so dicht, daß elektrische Zuglaufüberwachungseinrichtungen eingebaut wurden. Auf Seite 106 findet sich folgende Beschreibung: „Als eine Vorkehrung zur Sicherung des Verkehrs sind auch die elektrischen Radcontacte zu erwähnen, die seit 1884 auf der Linie Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt)—Annaberg eingerichtet worden sind und dem Zwecke dienen, die Zuggeschwindigkeit unabhängig vom Lokomotivführer zu kontrollieren und den Lauf des Zuges von der Station aus zu verfolgen.“

„Wenn aber eine Dampflokomotive kommt, brauchen wir doch die Füße nicht hochzuheben, Mutti?“

Zeichnung und Idee: H. Oberländer, Berlin



STRECKEN- BEGEHUNG

Rangierhaltssignal — „Ra 11“ und Rangierfahrtsignal — „Ra 12“

Unsere heutige Betrachtung gilt Signalen der DR, die man zwar häufig in Bahnhöfen sieht, deren Bedeutung aber wohl kaum jedem Modelleisenbahner geläufig ist. Dabei handelt es sich um das Rangierhaltssignal — „Ra 11“ und um das Rangierfahrtsignal — „Ra 12“. Wie aus ihrer Kurzbezeichnung bereits ersichtlich ist, gehören diese Signale zur Gruppe der „Signale für den Rangierdienst“, die im 11. Abschnitt des jetzt gültigen Signalbuchs enthalten sind.

Beim Signal „Ra 11“ gibt es zwei Ausführungen, die sich äußerlich nur durch die Farbe des Signalbilds voneinander unterscheiden.

Behandeln wir zuerst das Signal „Ra 11“, das sich, wie eben erwähnt, in die Signale „Ra 11 a“ und „Ra 11 b“ untergliedert.

Die grundsätzliche Bedeutung des Signals „Ra 11“ lautet: „Halt für Rangierabteilungen!“ Das Signal steht rechts vom zugehörigen Gleis, und es wird im allgemeinen beleuchtet, nur auf Anordnung der Rbd kann auf eine Beleuchtung verzichtet werden.

Das Signalbild wird beim Signal „Ra 11“ durch ein großes „W“ dargestellt, das beim Signal „Ra 11 a“ gelb, beim Signal „Ra 11 b“ hingegen weiß mit schwarzem Rand gefärbt ist.

Bevor eine Rangierabteilung (Rabt) — siehe zur Begriffsklärung auch „Streckenbegehung“ im Heft 3/75 — am Signal „Ra 11“ vorbeifahren darf, muß an **begleitete Rabt die Zustimmung** zur Vorbeifahrt vom Stellwerks- oder Weichenwärter vorliegen, während an **unbegleitete Rabt** (zum Beispiel einzeln fahrende Lokomotive) ein **Fahrauftrag** vom Stellwerk aus erteilt werden muß.

Beim Signal „Ra 11 a“ wird die **Zustimmung** nur durch das Signal „Ra 12“ gegeben, während es beim Signal „Ra 11 b“ durch Hochhalten eines Armes, einer weißen rechteckigen Tafel oder Handleuchte bzw. auch mündlich oder fernmündlich erfolgen kann.

Nähert sich eine begleitete Rabt einem Signal „Ra 11 a“, und es leuchtet bei Vorbeifahrt der Spitze das zugehörige „Ra 12“ bereits auf, so muß der Triebfahrzeugführer vor dem Signal nicht mehr anhalten.

Beim Signal „Ra 11 b“ wird analog verfahren, wenn der Wärter schon bei Annäherung der Rabt an das Signal den Fahrauftrag erteilt.

Ist aber eine begleitete Rabt vor dem Signal „Ra 11 a“ zum Halten gekommen, so muß der Triebfahrzeugführer den Auftrag zur Weiterfahrt vom Rangierleiter durch Rangiersignal (hör- und sichtbar!) abwarten, den dieser erst beim Aufleuchten des zugehörigen „Ra 12“ geben darf. Vom Aufleuchten des Signals „Ra 12“ hat sich der Tzf-Führer dennoch stets selbst zu überzeugen.

Unbegleitete Rabt erhalten den Fahrauftrag vom Stellwerk aus beim Signal „Ra 11 a“ nur durch das Signal „Ra 12“ und beim Signal „Ra 11 b“ durch die hör- und sichtbar gegebenen Rangiersignale „Ra 1“ (Wegfahren; mit Mundpfeife oder Horn ein langer Ton und senkrechte Bewegung des Armes) oder „Ra 2“ (Herkommen; 2 mäßig lange Töne und waagerechte Bewegung des Armes) bzw. auch mündlich oder fernmündlich.

Wichtig ist zu wissen, daß das Signal „Ra 11 a“, also das gelbe „W“, nur im Zusammenhang mit dem Signal „Ra 12“ angewandt wird.

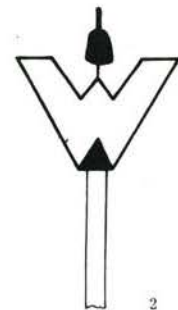
Das Signal „Ra 11 b“ wird alleinstehend, an Drehscheiben und Schiebebühnen stets ohne „Ra 12“ eingesetzt.

Das Signal „Ra 12“ = Rangierfahrtsignal hat die Bedeutung: „Rangierfahrt erlaubt!“, es besteht aus 2 weißen, nach rechts steigenden Lichtern. Es kann in Verbindung mit „Ra 11 a“, „Hf 0“, „Hl 13“, „Hl 100“ oder „Sv 4“ auftreten. Auch alleinstehend kommt es gelegentlich vor.

Befahren hintereinander mehrere Rabt dasselbe Gleis, so gilt der Fahrauftrag durch „Ra 12“ immer nur für die erste. Erlischt das Signal, so



1



2

Bild 1 Signal „Ra 11 a“ in Verbindung mit dem Signal „Ra 12“

Bild 2 Das Signal „Ra 11 b“ unterscheidet sich im äußeren nur durch die Farbe, der Buchstabe „W“ ist hier weiß mit schwarzem Rand

Foto: Rolf Steinicke, Gotha
Zeichnung: Verfasser

gilt es als zurückgenommen, ein erneutes Aufleuchten muß dann abgewartet werden. Leuchtet nur eins der beiden Lichter auf, so gilt das Signal als gestört.

H. K.

DER KONTAKT · DER KONTAKT · DER KONTAKT

Der Schüler Holger Kames aus Bad Frankenhausen teilte uns folgendes mit:

„In den Heften 5/73, 5/74 und 12/74 wurde die BR 86 der DR veröffentlicht. Zu der im Heft 5/74 erschienenen Kurzbeschreibung kann ich etwas hinzufügen, was vielleicht die Leser interessiert. Die 86 1389-5 ist zur Zeit (Dezember 1974) im Bw Sangerhausen beheimatet. Sie verrichtete dort gemeinsam mit ihren Schwestern 86 1760, 1243, 1776 und 1622 Dienst auf den Strecken Bretleben—Sondershausen, Sangerhausen—Erfurt, Erfurt—Nordhausen und Sangerhausen—Allstedt. Jetzt aber sind sie zur Ausmusterung abgestellt bzw. als Heizlok im Einsatz.

Da diese Lokomotiven auch hier in meinem Heimatort verkehrten, war es mir sogar einmal möglich, so unglaublich es klingen mag, einmal im Führerstand mitzufahren!“

Nun, da hat Holger wirklich ein großes „Glück“ gehabt, denn natürlich darf ein Lokführer nicht so ohne weiteres einen Unbefugten — und schon gar nicht einen Schüler — im Führerstand mitnehmen! Wir fügen das nur hinzu, damit nicht jetzt ein Ansturm unserer Leser einsetzt, die ein ähnliches Begehren haben.



Zum Brief des Lesers Eberhard Hohlfeld (veröffentlicht im Heft 12/74) erhielten wir mehrere interessante Zuschriften, von denen wir nachstehend einige auszugsweise abdrucken. Herr Wolfgang Scholz aus Freital 1 schreibt zum „toten Rennsteighirsch“ (BR 94, d. Red.) folgendes:

„Der Rennsteighirsch ist doch tot! Seit dem Fahrplanwechsel am 29. September vorigen Jahres fahren auch auf der Strecke Suhl—Schleusingen, dem letzten Einsatzgebiet der pr T 16¹ (BR 94) nur noch Diesellokomotiven der BR 118²⁻⁴.

Die BR 94 hatte sich im Steilstreckenbetrieb im Thüringer Wald auf den beiden Strecken Ilmenau—Themar und Suhl—Schleusingen gut bewährt und Mitte der 20er Jahre die Zahnradloks abgelöst. Bedingt durch die relativ geringen Vorräte war allerdings ein Lokdurchlauf von Erfurt bis Themar nicht möglich; daher wurde vor Einsatz der Dieselloks im allgemeinen in Ilmenau Lokwechsel vorgenommen. Vom Herbst 1971 an wurde bereits auf dieser Strecke der Traktionswechsel vollzogen, womit der Lokwechsel entfiel.

Auf Grund des Lokumlaufs verblieben für die BR 94 auf der Strecke Ilmenau—Themar nur noch 2 Reisezüge, und zwar der Frühpersonenzug Schleusinger-Neundorf—Schleusingen und abends der P 19050 von Schleusingen nach Schmiedefeld.

Folgende Maschinen der BR 94 habe ich seit 1972 auf den beiden erwähnten Strecken beobachtet: 94 1013, 1175, 1292, 1329, 1521, 1601 (alle im Bw Arnstadt beheimatet), 94 1541, 1670 und 1810 (im Bw Meiningen). Außer der 94 1521 besaßen sämtliche genannten Maschinen die für den Steilstreckenbetrieb erforderliche Rigenbach-Gegendruckbremse.“

Herr Wolfram Wagner aus Radebeul berichtet, daß er während seiner NVA-Dienstzeit am 5. März 1974 im Bf Themar eine BR 94 unter Dampf vor dem Personenzug von Themar nach Schleusingen sah, und zwar abends gegen 18.30 Uhr. Herr Rainer Dill aus Wolmirstedt gibt folgende Ergänzung:

„Auch auf der Strecke Eibenstock unt. Bf—Eibenstock ob. Bf. ist die BR 94 noch anzutreffen. Es handelt sich dabei um die Lokomotiven 94 2105 und 2039. Die 94 2080 war bereits im vorigen Sommer in Aue abgestellt...“

Schließlich stellt Herr Bernd-Dieter Bock aus Neudietendorf richtig fest:

„... es ist nunmehr eine unumstößliche Tatsache, daß zum Winterfahrplan 1974/75 die Strecke Suhl—Schleusingen auf Dieseltraktion umgestellt wurde. Die Triebfahrzeuge der BR 94, die hier im Einsatz waren, wurden größtenteils ausgemustert bzw. in den Bw Arnstadt und Meiningen abgestellt.

Man muß also wirklich schon Glück haben, wenn man im Thüringer Wald noch eine 94er sehen will.

Die Triebfahrzeuge der BR 118²⁻⁴ wurden nicht, wie Herr Hohlfeld im Heft 12/74 schrieb, besonders hergerichtet. Es wurden lediglich einige notwendige betriebliche Besonderheiten festgelegt, die im Interesse der Betriebssicherheit auf diesen Strecken zu beachten sind. So wird bei der Berechnung der Bremsleistung für den Zug nur ein Drehgestell der Lokomotive (Bremsgewicht 48 t) als wirkend berücksichtigt. Deshalb hat man an diesen dort eingesetzten Triebfahrzeugen auch zusätzlich angeschrieben: „Bremsgewicht für Steilstrecke 48 t“.

Ferner wurde bestimmt, daß kein Triebfahrzeug, das die Steilstrecke von Schleusingen nach Suhl befährt, ohne einen Wagen mit wirkender Bremse verkehren darf...“

Wir möchten mit diesen aufklärenden Ergänzungen die interessante Diskussion über das Schicksal der Thüringer „Rennsteighirsche“ beenden und danken nochmals allen Lesern, die etwas dazu beisteuerten.



Herr Alfred Möller aus Gotha richtet folgende Frage an uns:

„... Im Eulenspiegel, Heft 1/75, befindet sich auf der Seite 2 ein Foto einer Schmalspurlokomotive Nr. 99 7246-4. Da alle Informationsquellen, die ich besitze, wie Literatur usw., keine Hinweise über diese Lokomotive ermitteln lassen, muß wohl anzunehmen sein, daß diese Lokomotive Nr. 99 7246-4 schon lange Zeit ausgemustert und verschrottet ist. Sie lebt vielleicht nur noch auf Fotos...“

Bekanntlich kann die Redaktion solche individuellen Anfragen einfach nicht verkraften, aber vielleicht findet sich auch in diesem Fall der eine oder andere Leser, der darüber etwas zu berichten weiß?



Täglich erreichen uns Briefe mit Manuskripten und Fotos, bei denen die Absender folgendes nicht beachtet haben:

Außer auf dem zugehörigen Brief sind stets auf jedem Manuskript und auf sämtlichen sonstigen Unterlagen, wie Fotos, Zeichnungen usw. der Name und die volle Anschrift anzugeben, da bei der redaktionellen Arbeit die Unterlagen getrennt werden müssen. Wir bitten außerdem alle Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR, ihre Mitgliedschaft durch Angabe der Mitgliedsnummer zu vermerken, da bei evtl. Veröffentlichung eines Beitrages hinter dem Namen des Autors die Verbandszugehörigkeit abgedruckt werden möchte.

Die Redaktion

Dresdner „Spiritisten“-Tage

— Erfahrungen mit Modell-Dampflokomotiven —

Im Raum Dresden fanden sich einige Freunde des Modell-Dampflokbetriebs zusammen, die im Sommer 1971 im Verkehrsmuseum das erste Mal zusammenkamen. Folgende Modelle (I und 0) waren vorhanden: In Größe I: 1.) 2'C 1' (Märklin, 4021, brit. Ausf.), 2.) 1'D 1' — Eigenbau (BR 86), 3.) 1'C 1' — Eigenbau (BR 23) und 4.) 1'E — Eigenbau (BR 52). In 0 waren es 5.) B — Märklin 4020 und 6.) 1'A — Bing 160/580.

Es herrschte etwas Wind, der bei den außen gefeuerten Lokomotiven eine Rolle spielte. Die Lok Nr. 6 fiel aus, bzw. entwickelte nicht genügend Dampf. Die Lokomotiven 3 und 4 kamen infolge Transportschäden nicht zum Einsatz. Die Selbstbaulokomotiven sind alle mit einer vorbildgerechten funktionstüchtigen empfindlichen Heusingersteuerung versehen. Die Lok Nr. 2 benötigt einen Bogenhalbmesser $r = 3000$ mm, der nicht zur Verfü-

befuerung des Kessels, also thermisch noch empfindlicher, ausgestattet. Selbst in der Veranda versagte sie! Ich kam so auf den Gedanken, mit Hilfe eines elektrischen Heizlüfters die Dampfbildung zu unterstützen. Was ich damit erreichte, war, daß der nur weich gelötete Zylinderblock durch die seitlich geblasene Flamme „abgelötet“ wurde.

Nun beschloß ich, mich intensiv um eigene Dampflokomotive zu bemühen, gleichgültig, welcher Größe, Form und welchen Fabrikats.

Es dauerte einige Zeit, aber da das für 1972 vorgesehene Treffen ausfiel, konnte ich im Sommer 1973 gut ausgerüstet an den Start gehen. Die Lok Nr. 2 war inzwischen in meinen Besitz übergegangen. Sie hatte beim Versuch auf einem Ringleis von 6 m \varnothing Schaden erlitten, als sie am Stoß entgleiste, umstürzte und durch den auslaufenden



Bild 1 Etwas umständlicher als bei unseren heutigen elektrisch betriebenen Modelleisenbahnen geht es schon zu: Die Märklin (E 4021) wird mit Hilfe einer Klistierspritze gefüllt (Nenngröße I)



Bild 2 Der Verfasser, o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, muß bei der Vorbereitung einer Meßfahrt schon „auf die Knie gehen“ (Märklin, H 4021, PLM, I)

gung stand, daher konnte sie nur auf der Geraden eingesetzt werden. Die Lok Nr. 1 zeigte eine ausgezeichnete Leistung. Leider war die Dichtung des Wasserstandsglases schadhafte. Da Wasser- und Brennstoffvorrat in der Regel aufeinander abgestimmt sind, wurde die Lok durch den eingetretenen Wasserverlust zu heiß. Schließlich löste sich das weich eingelötete Manometer, die Lok blies den restlichen Dampf ab und fiel auch aus. Als einzige zuverlässige Lok erwies sich die Lok Nr. 5. Sie zog unentwegt ihre Runden. Eine Lok gleichen Typs wurde später in einer Veranstaltung des Fernsehfunks der DDR vorgeführt.

Meine eigenen Erfahrungen mit spiritusgefeuerten Dampflokomotiven, die ich vor diesem ersten Treffen sammeln konnte, waren alles andere als ermutigend. Die vorerwärmte Lok Nr. 1 leckte so stark am Wasserstandsglas, daß sie lange nicht brauchbar war. Außer dieser Lok hatte ich eine 1 A-Bing zur Verfügung, gleichfalls Größe I. Sie war im Gegensatz zur vorgenannten mit Außen-

Brennstoff die Lok da erhitzt wurde, wo sie es nicht vertrug.

Diese „86er“ in Größe I hat übrigens eine Kesselverkleidung. Sie ist daher gegen Abkühlung nicht so empfindlich, wie übliche Spielzeuglokomotiven. Außerdem besitzt sie drei Flammrohre und Nachfüllmöglichkeit für Spiritus. Sie soll noch mit einer Speisepumpe ausgerüstet werden, damit auch das Wasser bei angeheizter Lok zugeführt werden kann.

Das zweite Treffen im Grundstück eines Dampflokkreundes und Sammlers ehemaliger Modell- und Spielzeugeisenbahnen wurde sorgfältig vorbereitet. Dabei wurden eingesetzt.

(I) 1.) 2'C 1' — (Märklin Nr. H 4021, brit. Form), 2.) 2'C 1' — (Märklin Nr. 4021 franz. Form), 3.) 2'B 1' — (Selbstbau mit Triebtender), 4.) 2 B (Märklin Nr. 3 4021), (0) 5.) 2 B (Märklin Nr. E 4020), 6.) B (Bing Nr. 11/21/0) 7.) B (Bing Nr. 11/24/0) und 8.) B (Bing Umbau). Die Lok Nr. 1, Favoritin von 1971, war „tadellos in Form“.

Sie hatte eine neuartige Dichtung und verlor keinen Dampf mehr. Ihr Kessel ist größer als der der Lok Nr. 2. Beide haben eine Rauchkammer, ein Flammrohr und einen Spiritusgasbrenner in der Feuerbüchse. Lok Nr. 4, ein Veteran von 1906, bewährte sich. Diese Lok ohne Rauchkammer, aber mit Flammrohr und Spiritusgasbrenner besitzt Griffstangen aus Holz an den Seiten des Kessels. Später ist man davon abgekommen, da diese unnatürlich dick sind und es auf alle Fälle besser ist, die „warme Lok“ mit Schutzhandschuhen anzufassen.

Von den Modellen der Größe 0 funktionierte die Lok Nr. 5, der „Fernseh-Star“ nicht. Sie ist gleichfalls mit Innenheizung ausgerüstet. Dagegen zog die Außenheizungslok Nr. 8 unbeirrt ihre Kreise. Diese Lok war ein Umbau aus einer Bing-Lok mit der bei diesem Fabrikat vorkommenden Kulissensteuerung, die durch die Treibstange angetrieben wird.

Lok Nr. 7, im Ursprung ähnlich Lok Nr. 8, ist eine Rekonstruktion aus Bing-Teilen unter Verzicht auf Umsteuerung der Fahrtrichtung. Sie sollte erstmalig angeheizt werden. Das geschah aber so gründlich, daß Spiritus auslief und das Führerhaus in Flammen stand. Der Lack verbrannte, und die Lok fiel aus. Es stellte sich heraus, daß der Spiritusbehälter einen undichten Boden hatte.

Lok Nr. 6 ist ein gleichfalls außenbeheiztes Modell, das aber zum Unterschied zu allen genannten oszillierende Zylinder (Wackelzylinder) besitzt. Diese Lok fuhr gleich-

Fahrwiderstände empfindlich sind. Hat man eine lange Gerade, so fahren sie meist unter Ausnutzung der kinetischen Energie „mit Schwung“ durch den Gleisbogen. Aber die 2'C 1'-Lok klemmen leicht im Bogen und bewegen sich dann in der Ebene kaum selbst noch fort. Aus diesen Tatsachen entwickelte ich gemeinsam mit einem passionierten Dampflokbaue, der auch die genannten Selbstbau-Modelle in Größe I hergestellt hat, eine kombinierte Dampf-Ellok. Richtiger gesagt, es handelt sich um eine Dampflok mit Triebtender, d. h. der Tender ist zugleich eine vollwertige Ellok, die auch einzeln oder zum Schieben nicht betriebsfähiger Modelle verwendet werden könnte.

Lok Nr. 3 ist dieses kombinierte Modell. Sie wurde nach dem Vorbild der 2'B 1 - Märklin Nr. CE4021 gebaut, allerdings mit dickerem Kessel und Abweichungen im Aufbau der Steuerung. Der Tenderantrieb kann ausgekuppelt werden. So sind folgende 3 Betriebszustände möglich: Dampftrieb allein, elektrischer Betrieb allein (Tender schiebt kalte Lok) und kombinierter Betrieb.

Im kombinierten Betrieb dient der Tender zum Bremsen und zur Zugkrafterhöhung. Er hat dann die Funktion einer elektrischen Steuerung, aber mit einer ansonsten nicht möglichen Erhöhung der Leistung.

Der vorgesehene Einsatz weiterer Lokomotiven mußte unterbleiben, teils, weil die Lokomotiven versagten, teils aus Zeitmangel.

Das neue Treffen der Dampflokfreunde wurde auf Tonband aufgenommen. Außerdem wurden zahlreiche Fotos und ein 8-mm-Schmalfilm hergestellt. Die Messungen über Anheizzeit, Laufdauer, Geschwindigkeiten usw. sind noch auszuwerten. Die Versuche werden bei nächster Gelegenheit wiederholt, um bessere Unterlagen zu erhalten.

Wir können somit feststellen, daß Dampflokmodelle nicht für die Vitrine gesammelt werden, sondern auch zum Einsatz kommen. Unter welchen Bedingungen man sie heute betreiben kann, welche Hilfsmittel dafür zweckmäßig sind, das wollen wir als nächstes erforschen. Ein weiteres Ziel ist eine Gartenbahn, die mit dampfbetriebenen und elektrischen Lokomotiven befahren werden kann.



Bild 3 Ein stattlicher Märklin-Zug, Baujahr etwa zwischen 1906 und 1920, Nenngröße I

Fotos: Deike, Dresden

falls sehr gut, bis sie dann umstürzte und der auslaufende Spiritus wiederum das Führerhaus in Brand setzte. Das war sehr schade, da dadurch die Originallackierung stark beschädigt wurde.

Mit dem gleichen Typ hatte ich einige Erfahrungen gemacht. So löste sich bei dieser nur vorwärts fahrenden Lok im „Standversuch“ ein Kurbelzapfen, da beide mit Rechtsgewinde eingesetzt sind. Die Räder drehten sich weiter, obwohl nur noch ein Zylinder arbeitete. Mit Wagen blieb sie im Gleisbogen stehen, ohne Wagen „ging sie durch“ und kippte mit den geschilderten Begleiterscheinungen um. Mir ist unbegreiflich, wie man ein so primitives Spielzeug damals als „ungefährlich“ bezeichnen konnte!

Die besseren, und demzufolge auch teureren Modelle besitzen einen Absperrhahn in der Dampfleitung. Damit läßt sich die Leistung regulieren, so daß die Lokomotiven nicht zu schnell fahren. Aber es zeigte sich, daß auch diese hochwertigen Modelle gegen eine Veränderung der

Neue Fachliteratur

Im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin erschienen folgende 2 Werke, die wir unseren Lesern empfehlen:

Autorenkollektiv, „Güterwagen-Handbuch“, 2. verb. Auflage. Das Buch enthält sämtliche freizügig verwendbare Güterwagen der DR mit Beschreibung, Foto und Maßskizze, 453 S.

Autorenkollektiv, „Handbuch Städtischer Verkehr“, Erstes umfassendes Nachschlagewerk dieses Fachgebiets in der DDR, zahlreiche Fotos, Skizzen, Tabellen und Schautafeln, 677 S.

Für unsere ausländischen Leser

Autorenkollektiv, „Normalmotorowe wagony PKP“ (Regelspurige Eisenbahnwagen der PKP), Verlag Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warschau.

Das Werk stellt sämtliche Reise- und Güterwagen der PKP mit Fotos und Maßskizzen vor, 324 S.

Hans-Joachim Spieth, „Die Signale der deutschen Eisenbahnen“, Alba-Buchverlag, Düsseldorf.

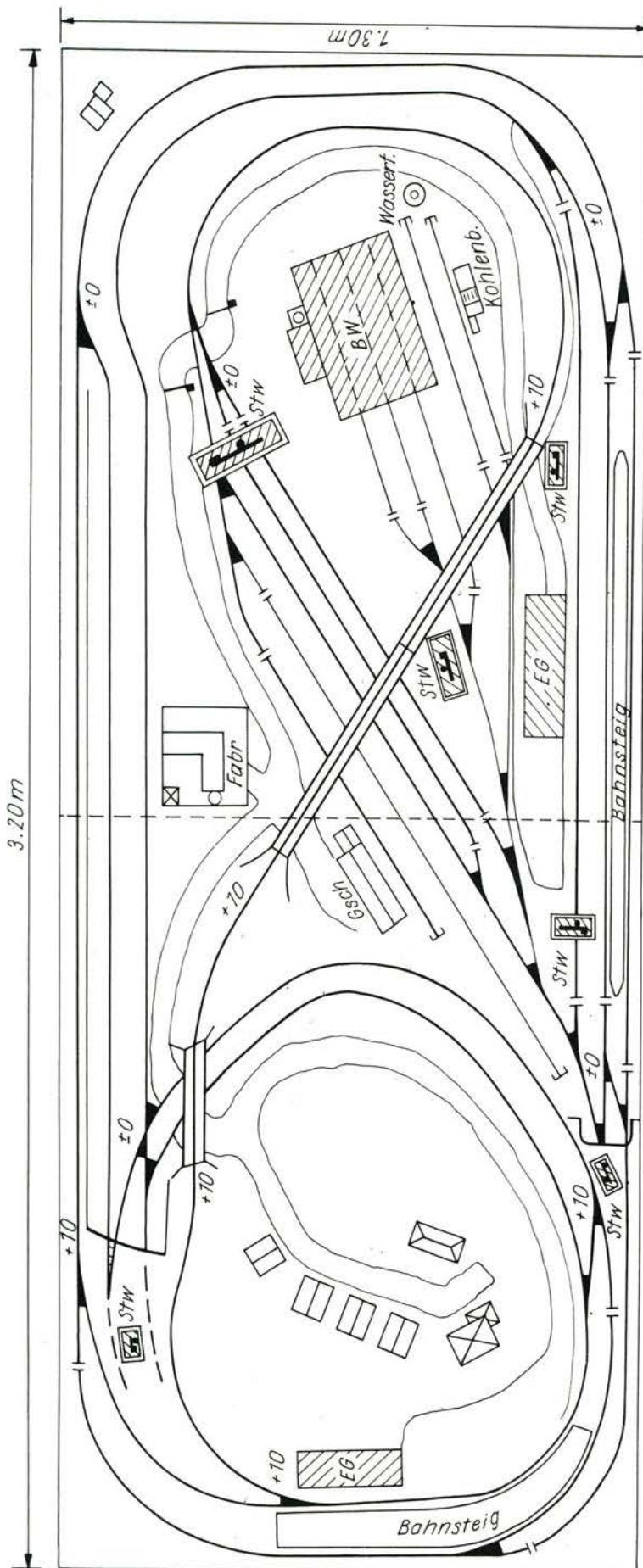
Der Autor beschreibt das Signalwesen von seiner frühen Entwicklung bis zur Gegenwart, zahlreiche Fotos und Skizzen, 112 S.

H. C. B. Rogers, „Französische Dampflokomotiven des 20. Jahrhunderts“, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Dieses Buch ist dem Lebenswerk des bekannten französischen Konstrukteurs Andre Chapelon gewidmet, 67 Fotos, 140 S.

Karl Julius Harder, „Die P 8“, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Die Ausmusterung der bekannten Lokomotive war der Anlaß, ihr mit diesem Werk über ihre Entstehung und Geschichte ein Denkmal zu setzen, 72 S.



Zwar ist es schon geraume Zeit her, als uns der Leser Herbert Ludwig aus Neuengönna die Unterlagen über seine H0-Heimanlage einsandte. Dennoch halten wir eine Veröffentlichung für interessant, auch wenn diese Anlage heute in der beschriebenen Form nicht mehr existieren sollte.

Herr L. ist von Beruf Lehrer und hatte seit seiner Kindheit den Wunsch, eine Modelleisenbahn zu besitzen. Wie in vielen anderen Fällen blieb dieser Wunsch aber unerfüllbar. So konnte er erst an die Beschaffung und den Aufbau einer eigenen Anlage denken, als er selbst Kinder hatte, für die er eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung schaffen und sich gleichzeitig seinen eigenen Kindheitswunsch erfüllen wollte. Beim Projektieren des Gleisplans wählte er kein bestimmtes Vorbild, sondern fertigte ihn nach eigener Phantasie an. Die Plattengröße beträgt 3200 mm × 1300 mm. Um diese relativ große Platte bei Betriebsruhe besser aufbewahren zu können, wurde sie in der Mitte geteilt. Sie ist durch einen leichten Ruck zerlegbar. Bei Inbetriebnahme muß man lediglich 4 Drähte miteinander verbinden.

Die Forderung an den Gleisplan war, eine 2gleisige Hauptstrecke mit Schnellzugverkehr sowie mit reichlichen Rangiermöglichkeiten zu besitzen. Es wurden insgesamt 26 Weichen des Fabrikats PIKO sowie eine Kreuzung verlegt. Die gesamte Gleislänge beträgt 32 m.

Seinerzeit schrieb uns Herr L., daß ständig weitere Artikel, vor allem rollendes Material hinzukommen sollten. Das sei aber Aufgabe seiner beiden Jungen, er selbst sei schon einige Zeit auf den Dienstposten eines „Beraters“ zurückgedrängt worden. Nun, vielleicht sind inzwischen die Jungen schon groß geworden, und Herr L. kann sich wieder mehr selbst betätigen, oder aber alle drei bilden ein begeistertes Modellbahner-Kollektiv.

Selbstkritisch meint Herr L., daß er bei der Anlage der Steigungen unachtsam vorging und die Rampen so steil anlegte, daß die Triebfahrzeuge nicht ohne Mühe „den Berg schaffen“.

Vorgesehen war keine Elektrifizierung, wohl aber eine Umstellung vom Dampflok- auf Dieselbetrieb. Vielleicht hören wir gelegentlich wieder einmal etwas von Herrn L. und erfahren, wie sich seine Heimanlage weiterentwickelt hat!