

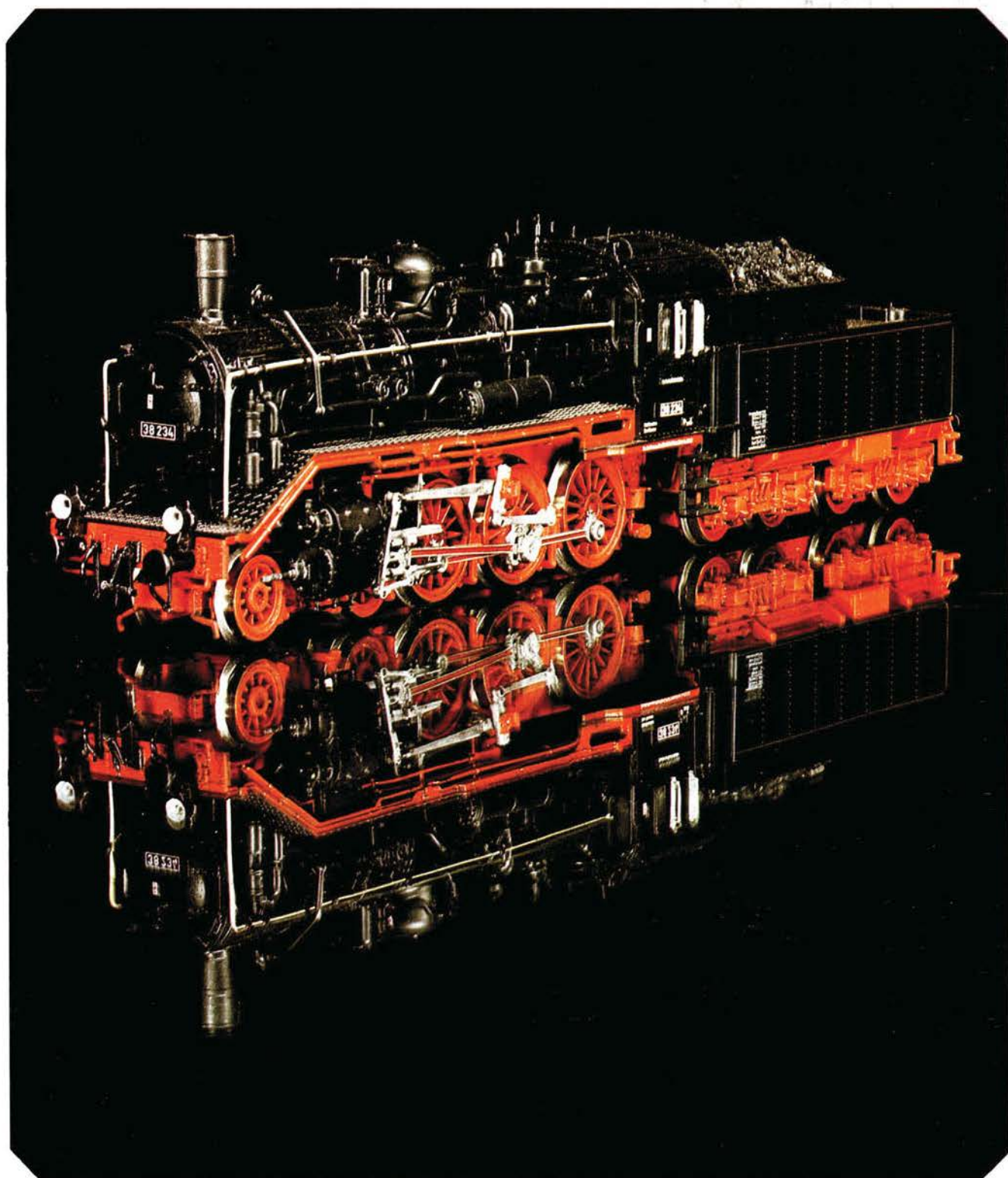
12
88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Kalender '89

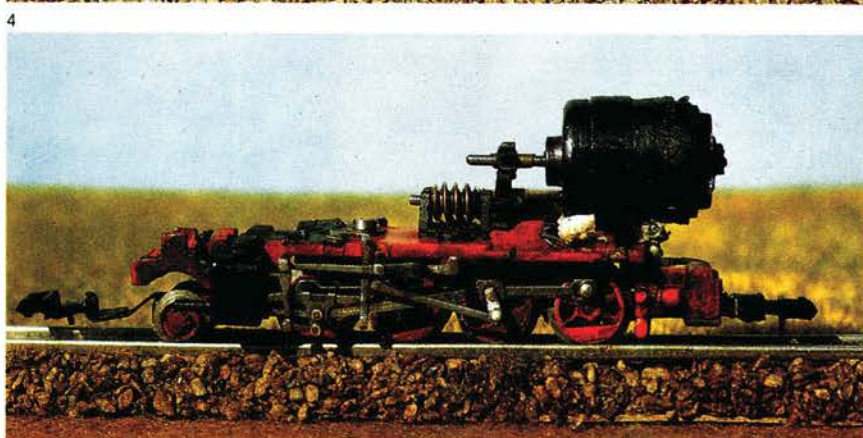
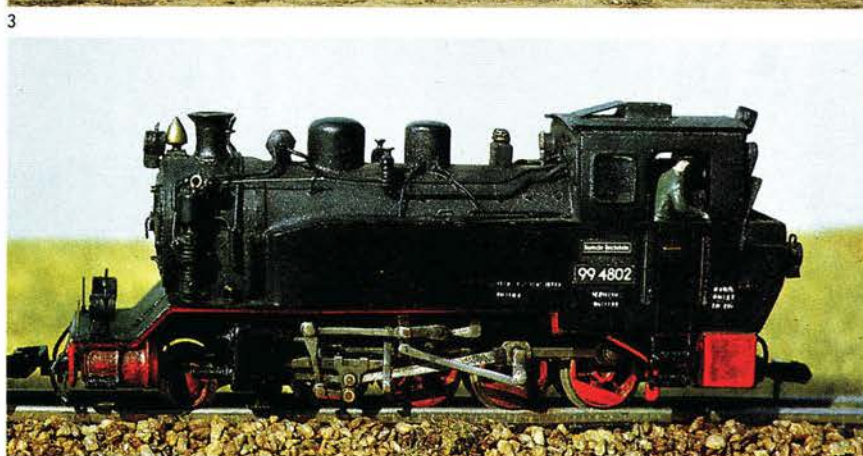




**Schmalspurlokomotive
99 4802 in H0_e**

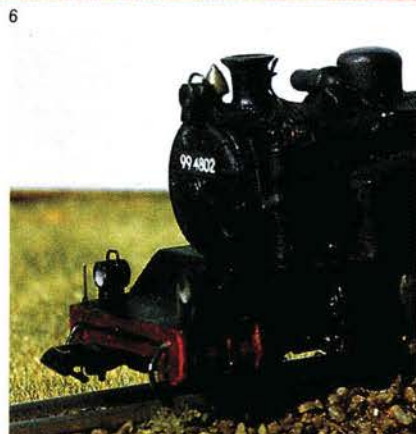
Schmalspurlokomotiven sind inzwischen die letzten noch regelmäßig verkehrenden Vertreter der Dampftraktion. Auch für den Modelleisenbahner gewinnt die schmale Spur immer mehr an Interesse. Grund genug, in dieser Ausgabe auf den Seiten 23 bis 25 eine Bauanleitung über die Lokomotive 99 4802 zu veröffentlichen.

Die Redaktion



- 1 Das Vorbild für die Bauanleitung – die Lok 99 4802 – unterwegs auf ihrer Stammstrecke zwischen Putbus und Göhren
- 2 Restauration der 99 4802 in der Einsatzstelle Putbus, in der sie und die Schwesterlok 99 4801 bereits mehr als 20 Jahre beheimatet sind.
- 3 Die 99 4802 im Maßstab 1:87, erbaut von Lothar Werner, dem Autor der Bauanleitung.
- 4 Das Modell ohne „Hut“ läßt den Interessenten einen freien Einblick in den Antrieb gewähren.
- 5 Wie die Heizerseite, zeigt auch die Lokführerseite die sehr gute Nachbildung des Vorbilds mit vielen Einzelheiten.
- 6 Auch die nachgestalteten Details im vorderen Bereich ermöglichen einen Vergleich mit dem Vorbild (s. Abb. 1)

Fotos: H. Drescher, Berlin (1); B. Lotzow, Grimmen (2); T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (3 bis 6)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Bezirksdelegiertenkonferenzen des DMV zogen Bilanz/ Aus dem Verbandsleben	2/3
forum	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten	4
literatur	Rezension	14
mosaik	Von der Bilderkiste zum Archiv	8
junior	TT-Heimanlage/Landschaftsmatten/Polystyrollösung	18
anzeigen	suche/biete/tausche	27
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	28

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland	5/15
mosaik	LDE-Jubiläen 1988	16
historie	Eisenbahnen in Preußen	10
international	Europäische Fahrplankonferenzen	12
fahrzeugarchiv	75 Jahre Lokomotiven der Lenz-Gattung „M“	6

modellbahn

aktuell	XXXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Warschau	20
vorbild-modell	Lokomotive 99 4802 in H0 _o 38 234 als H0-Modell	23 30
forum	Lesermeinungen zu den MBS	26

modelleisenbahner-kalender '89

Titelbild

Eine universell einsetzbare Dampflokomotive ist das H0-Modell der Baureihe 38²⁻³ vom VEB PIKO Sonneberg.

Einzelheiten sowohl über das Modell als auch das Vorbild erfahren Sie in unserem Testbericht auf den Seiten 30 bis 32 dieser Ausgabe.

Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegraphische Adresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
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
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
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
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 11. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 12. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes
1/89: 6. 1. 1989

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

Erfolgreich beendet

Bezirksdelegiertenkonferenzen des DMV zogen Bilanz

Wieder ist eine erfolgreiche Legislaturperiode zu Ende gegangen; es war die 13. in der 26jährigen Entwicklung unseres Verbandes. Den acht Bezirksdelegiertenkonferenzen waren im ersten Halbjahr 1988 die Rechenschaftslegungen und die Wahlen der Arbeitsgemeinschaftsleitungen vorausgegangen. Die Wahlen zu den Leitungen unseres Verbandes bildeten die Höhepunkte der Arbeit seit dem 6. Verbandstag im Jahre 1986. Auf den Bezirksdelegiertenkonferenzen wurde Rechenschaft darüber abgelegt, wie die gemeinsam festgelegten Ziele erfüllt wurden und welche neuen Aufgaben bis zum 7. Verbandstag im Jahre 1990 bevorstehen.

In allen Konferenzen brachten die Delegierten zum Ausdruck, daß die konsequente Friedenspolitik unserer Partei- und Staatsführung ein steter Garant auch für unsere Mitglieder war und ist. Es konnte festgestellt werden, daß unser Verband in der letzten Legislaturperiode nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ weiter gewachsen ist. Dazu hat vor allem der 1987 in Erfurt stattgefundene MOROP-Kongreß beigetragen. Die im Zusammenhang mit dem Kongreß vollbrachten Leistungen unserer Verbandsmitglieder fanden vor allem bei den ausländischen Gästen hohe Anerkennung. Auch die Wahl unseres DMV-Präsidenten Dr. Ehrhard Thiele zum MOROP-Präsidenten für die Jahre 1988-1991 ist Ausdruck des gestiegenen Vertrauens der europäischen Verbände gegenüber unserem Verband. Das Präsidium unterstützt deshalb verstärkte Kontakte zu den befreundeten Verbänden in den sozialistischen Ländern. Die kürzlich abgeschlossenen Freundschaftsverträge zwischen dem Bezirksvorstand Cottbus mit dem polnischen Modellbahnklub in Poznań sowie dem Bezirksvorstand Magdeburg mit dem Klub in Kraków sind erste gute Beispiele einer sich weiter vertiefenden internationalen Zusammenarbeit. Die Teilnahme einer repräsentativen DMV-Delegation am 35. MOROP-Kongreß 1988 in Schweden hat ebenfalls zur weiteren Verbesserung der internationalen Arbeit und zur Völkerverständigung beigetragen.

Alle Bezirksdelegiertenkonferenzen erwiesen sich als ein Sammelbecken vielfältiger konstruktiver Gedanken und Ideen. Immer deutlicher wird unser Verband im gesamtgesellschaftlichen Leben unserer Republik spürbar. Neues kooperatives Zusammenwirken hat sich zwischen dem Kulturbund der DDR und dem DMV entwickelt. Die kameradschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Bezirken und Arbeitsgemeinschaften sowie den Betrieben aller Eigentumsformen und den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, eingeschlossen die örtlichen Staatsor-

gane, konnte vertieft werden. Dies wurde und wird besonders im Vorfeld der großen Eisenbahnjubiläen „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam“ und „150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn“ sichtbar.

Einen wesentlichen Anteil an der weiteren Festigung der inneren Ordnung im Verband haben die Mitglieder der Revisionskommissionen durch ihre Kontrolltätigkeit geleistet. Sie helfen damit, einen wichtigen Beschluß unseres 6. Verbandstages zu erfüllen.

Mit Freude können wir feststellen, daß sich seit dem 6. Verbandstag wiederum 500 neue Mitglieder unserem Verband angeschlossen haben und 43 Arbeitsgemeinschaften neu gebildet wurden. Das heißt, immer mehr nicht organisierte Modelleisenbahner, Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde unserer Republik schließen sich unserem Verband an und finden bei uns ihre Heimstatt. Dazu hat auch das aktive Wirken der Zentralen Kommissionen unseres Präsidiums wesentlich beigetragen.

In der zurückliegenden Legislaturperiode kennzeichneten wichtige Ereignisse unsere vielfältige Verbandsarbeit. Dazu gehörten:

- der 34. MOROP-Kongreß 1987 in Erfurt,
- die aktive Unterstützung des Jubiläums 750 Jahre Berlin durch den DMV, insbesondere durch die Arbeitsgemeinschaften 1/11 und 1/66 und die Kommission Nahverkehrsfreunde des Präsidiums,
- die Teilnahme am XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1988 mit 50 Exponaten in Warschau (VR Polen),
- die Teilnahme einer Pionierdelegation des DMV am VIII. Pioniertreffen in Karl-Marx-Stadt,
- die Beteiligung des Bezirksvorstandes Berlin an der Vorbereitung und Durchführung des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam“,
- die Unterstützung bei der Organisation der Bahnhofsfeste in Wurzen, Radebeul Ost, Oschatz und Niederau durch Arbeitsgemeinschaften der Bezirksvorstände Halle und Dresden,
- das 17. Zentrale Spezialistentreffen „Jungereisenbahner“ 1988 in Prerow sowie
- die Fertigstellung und die Übergabe des ersten Hauses der Modellbahn in Zwickau durch die Arbeitsgemeinschaft 3/3 „Prof. Schubert“.

Unser Verband hat sich also in der letzten Legislaturperiode durch eine vielfältige Breitenarbeit ausgezeichnet. So gibt es zahlreiche Arbeitsgemeinschaften, die neben dem Bau und Betrieb großer Gemeinschaftsanlagen auch viele Modelleisenbahner vereinen, die eine Heimanlage vorziehen, sich dem Bau von Fahrzeugmodellen verschrieben haben oder auch Kleinserien für Mitglieder entwickeln und herstellen. In einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit legen unsere Arbeitsgemeinschaften davon immer wieder Zeugnis ab. Durch ihre aktive Mitarbeit auch bei der Werterhaltung der Arbeitsräume, bei Ausstellungen und jährlich stattfindenden Modellbahnwettbewerben zeigen die Freunde ein großes handwerkliches Können und umfangreiche technische Fertigkeiten. Auch die Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde finden in unserem Verband ein außerordentlich breites Betätigungsfeld. Seit Jahren werden von ihnen interessante eisenbahntechnische Großveranstaltungen, Sonderfahrten mit historischen Schienenfahrzeugen und Traditionsbetriebe organisiert. Sie unterstützen außerdem tatkräftig die Deutsche Reichsbahn, das Verkehrsmuseum Dresden und

zahlreiche Nahverkehrsbetriebe bei der Erhaltung und Pflege historischer Fahrzeuge.

Gute Ergebnisse wurden auch in der Jugendarbeit erreicht. Viele Arbeitsgemeinschaften ebneten unseren Kindern und Jugendlichen den Weg vom Hobby zu einem Beruf im Verkehrswesen. Stärker als bisher sollten dabei jedoch die Pioniereisenbahnen und die Stationen Junger Techniker unserer Republik einbezogen werden.

Allen Diskussionsbeiträgen war aber auch das ehrliche Bestreben zu entnehmen, in Zukunft aktiv an der weiteren dynamischen Entwicklung unseres Verbandes mitzuarbeiten. Und deshalb sollten in Auswertung der Bezirksdelegiertenkonferenzen in allen Leitungen unseres Verbandes Fragen diskutiert werden, die noch bestehende Hemmnisse überwinden und neue Wege beschreiten lassen.

Dies betrifft insbesondere Fragen der Mitgliederentwicklung im DMV, der Wettbewerbsführung, der Verringerung der Verwaltungsarbeit, verbunden mit dem Wegfall noch vorhandener bürokratischer Handlungsweisen, der weiteren Arbeit mit Kindern und Jugendlichen, die bessere Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen DMV und Modellbahnindustrie usw.

Anläßlich der Bezirksdelegiertenkonferenzen wurden folgende Verbandsmitglieder in die Leitungen der Bezirksvorstände gewählt:

Bezirksvorstand Berlin
Manfred Möller zum Vorsitzenden
Siegfried Miedecke zum Sekretär

Bezirksvorstand Cottbus
Horst Kieschke zum Vorsitzenden
Rudolf Starus zum Sekretär

Bezirksvorstand Dresden
Lothar Krause zum Vorsitzenden
Winfried Liebschner zum Sekretär

Bezirksvorstand Erfurt
Dr. Georg Thielmann zum Vorsitzenden
Wolfgang Schwarz zum Sekretär

Bezirksvorstand Greifswald
Karl Steinmetz zum Vorsitzenden
Gerd Hedderich zum Sekretär

Bezirksvorstand Halle
Joachim Rausch zum Vorsitzenden
Wolfgang Bahnert zum Sekretär

Bezirksvorstand Magdeburg
Joachim Heine zum Vorsitzenden
Hermann Holländer zum Sekretär

Bezirksvorstand Schwerin
Heinz Serfass zum Vorsitzenden
Bernhard Westphal zum Sekretär.

Die anläßlich der Bezirksdelegiertenkonferenzen gezogene erfolgreiche Bilanz unseres großen Kollektivs verpflichtet uns auch in der neuen Legislaturperiode bis zum 7. Verbandstag zu neuen und höheren Leistungen in der Verbandsarbeit. Wichtige Etappen dabei sind der 40. Jahrestag der Gründung der DDR und das bereits erwähnte Jubiläum zum 150jährigen Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Alle Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände sind aufgerufen, diese gesellschaftlichen Höhepunkte würdig vorzubereiten. Dabei wünsche ich allen Mitgliedern unseres Verbandes Gesundheit, Schaffenskraft und weiterhin viel Freude bei unserem schönen Hobby.

Manfred Neumann, Generalsekretär

Erstes Haus der Modellbahn eröffnet

Innerstädtische Bauvorhaben in Zwickau zwangen dazu, daß die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3 des DMV ihre Räume in der Altstadt aufgeben mußten. Ein neues Domizil sahen die Freunde im alten Zwickauer Schützenhaus. Am 19. Februar 1982 beantragte die Leitung der Arbeitsgemeinschaft beim Rat der Stadt Zwickau die Übernahme und den Ausbau des alten Schützenhauses. Dem wurde allerdings erst in den Januartagen des Jahres 1986 stattgegeben; die Instandsetzungsarbeiten begannen. Unterstützt durch einige Betriebe des Territoriums, besonders des VEB Plasticart, Werk 5, mit seinem Leiter Ulrich Modes wurden erhebliche Werte geschaffen. Bis Oktober 1988 leisteten die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3 49 000 Arbeitsstunden. Das entspricht einem Wertumfang von 750 000 Mark!

Bereits am 4. Juni 1988 stand im Zwickauer Hauptbahnhof der Traditionseilzug mit der 50 849 an der Spitze bereit. Doch für diesen Tag waren keine Fahrkarten verkauft worden. Statt dessen hatte die Arbeitsgemeinschaft 3/3 „Prof. J. A. Schubert“ des DMV Zwickau zahlreiche Einladungen ausgegeben. Der Anlaß dafür war die Übergabe des ersten rekonstruierten Teils vom ehemaligen und durch den DMV genutzten Schützenhauses in Zwickau. Zu den Gästen zählten der Präsident des DMV, Dr. Erhard Thiele, DMV-Generalsekretär Manfred Neumann, der Sekretär des DMV-Bezirksvorstandes Dresden, Winfried Lieb-schner, die Kollegen Kreß und Opitz vom Rat der Stadt Zwickau, Vertreter jener Betriebe, die die Arbeiten unterstützten, sowie Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3. Der Sonderzug hielt in Schöneck (Vogtl). Im dortigen FDGB-Heim „Karl Marx“ erhielten aktive Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3 hohe Aus-

zeichnungen aus den Händen von Dr. Erhard Thiele, Manfred Neumann und dem Sekretär des Rates der Stadt Zwickau, Kollegen Opitz. Die Rückfahrt über Adorf und Plauen brachte für die Teilnehmer der Fahrt eine weitere Überraschung. Im historischen Speisewagen des Zuges erhielten alle Gäste ein Modell der H0-Lok 86 607 der Anschlußbahn des VEB Steinkohlencokerei Zwickau. Dieses Modell stellte die Arbeitsgemeinschaft 3/3 in Zusammenarbeit mit dem VEB Plasticart, Werk 5, und dem VEB PREFO als unverkäufliche Sonderserie her. Am 12. August 1988 zum 8. Pioniertreffen in Karl-Marx-Stadt wurden offiziell die Schlüssel für das Haus der Modellbahn durch den Oberbürgermeister der Stadt Zwickau, Genossen Fischer und dem 1. Sekretär der SED-Kreisleitung, Genossen Repmann, übergeben. Sieben Tage war das Haus dann für die Jungen Pioniere geöffnet. Wenige Wochen später, am

28. Oktober 1988, lud die Arbeitsgemeinschaft 3/3 des DMV wiederum aktive Mitglieder und Gäste ein. Anlaß war die Eröffnung der ersten Modellbahn-Ausstellung. Gezeigt wurden u. a. die Gemeinschaftsanlage, Heimanlagen, die Anlagen der Arbeitsgemeinschaften 3/13 Karl-Marx-Stadt, 3/81 Glauchau und 3/85 Werdau des DMV. Diesen Arbeitsgemeinschaften sei für die gute Zusammenarbeit beim Aufbau der Ausstellung herzlich gedankt.

Aus Anlaß des 39. Jahrestages der DDR wurde die Arbeitsgemeinschaft 3/3 in das Ehrenbuch der Stadt Zwickau eingetragen. Im Namen der Arbeitsgemeinschaft 3/3 sei noch einmal allen Betrieben und Organen für ihre Hilfe gedankt. Jetzt bleibt noch einiges zu tun, um das alte Schützenhaus zum 40. Jahrestag der DDR seinen Besuchern vollständig zu präsentieren.

Dipl.-Ing. U. Börner,
Zwickau; me

DMV-Delegation in Kraków

Vom 6. bis 9. Oktober 1988 weilten Vertreter des Bezirksvorstandes Magdeburg unter Leitung des Vorsitzenden, Jochen Heine, sowie dem Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR, Manfred Neumann, als Gäste des Krakówer Klubs der Modelleisenbahner in der VRP. Der Anlaß war die Unterzeichnung des bereits im Frühjahr 1988 in Magdeburg paraphierten Vertrages für eine gute, dauerhafte und fruchtbringende internationale Zusammenarbeit zwischen dem Bezirksvorstand Magdeburg und den Krakówer Klub der Modelleisenbahner (s. a. „me“ 6/88, S. 2). Die Magdeburger Modelleisenbahner hatten außerdem Gelegenheit, die Ausstellung zum 30-jährigen Bestehen des VEB Berliner TT-Bahnen im Kulturhaus der Eisenbahner in Kraków zu besuchen. Weiterhin war die DMV-Delegation Gast des stellvertretenden Direktors der Krakówer Verkehrsbetriebe und besichtigte den Straßenbahnbetriebshof Nóva Huta.
me

150 Jahre Eisenbahn in Potsdam

Eines großen Zuspruchs erfreuten sich zahlreiche Veranstaltungen, die vom 17. bis 25. September 1988 aus Anlaß des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahnwerkstätten und somit der Eisenbahn in Potsdam stattfanden. 39 014 Besucher besichtigten die Fahrzeug-Ausstellung auf dem Bahnhof Potsdam Stadt. Groß-

war die Freude auch über den Traditionszug. Er verkehrte von Potsdam Stadt nach Beelitz Stadt. Ebenso gefragt waren die Mitfahrten auf einer Dampflokomotive im Bereich des Bahnhofs Potsdam Stadt. 5 870 Interessenten ließen sich dieses Erlebnis nicht nehmen. Und für die Freunde des Nahverkehrs rollte zwischen Potsdam Hbf und Potsdam Stadt eine historische Straßenbahn. Eine Gastrolle gab der aus dem Triebwagen 3110 und dem Beiwagen 1420 bestehende Straßenbahnzug. Er gehört zu den historischen Nahverkehrsfahrzeugen der Berliner Verkehrsbetriebe und wurde bereits vor einiger Zeit von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 1/66 „Berliner Nahverkehr“ des DMV restauriert. In Potsdam beförderte dieser Straßenbahnzug 13 557 Personen. Der Ausstellungspavillon auf der Potsdamer Freundschaftsinsel bot 16 640 Interessenten echte Modelleisenbahn-Atmosphäre, womit übrigens die Kapazität dieses Gebäudes voll erschöpft war! Alles in allem: Das Potsdamer Publikum und viele Gäste – unter ihnen Besucher aus Polen, der ČSSR, der Bundesrepublik Deutschland, Berlin (West), Großbritannien sowie den USA – waren von der großen und kleinen Eisenbahn beeindruckt. Das Fazit, auch festgehalten im Gästebuch der Modellbahn-Ausstellung: Solche Ausstellungen dürfen für Potsdam keine Ausnahme bleiben. Modellbahn-Ausstellungen müssen zur Regel werden! Am 24. September 1988 organisierte das Raw „Erwin Kramer“ Potsdam außerdem eine Festver-

anstaltung. Neben einem Resümee über die 150-jährige Geschichte des Betriebes wurden hier die guten Leistungen der Werkstatteisenbahner in einer Feierstunde besonders gewürdigt. Am Nachmittag gab es dann zahlreiche Veranstaltungen in und außerhalb des Werkes. Tausende Schaulustige fanden sich ein. Zu sehen war u. a. der 1987 im Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöneweide nachgebaute, allerdings gummibereifte IRIS-Zug, der vor 150 Jahren erstmalig zwischen Berlin und Potsdam verkehrte (siehe „me“-Titelbild des Heftes 9/88).
me

Nahverkehrsfreunde in Halle

Zu ihrem 3. Erfahrungsaustausch trafen sich am 15. Oktober 1988 in Halle (Saale) die Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften Nahverkehrsfreunde. Aus diesem Anlaß wurde auch der vierachsige und 1941 gebaute Beiwagen 193 der ehemaligen Merseburger Überlandbahnen A.-G. in Betrieb genommen. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/38 des DMV „Historische Straßenbahnen Halle“ restaurierten das historische Straßenbahnfahrzeug in ehrenamtlicher Tätigkeit. Dafür erhielt der langjährige Vorsitzende dieser Arbeitsgemeinschaft, Dieter Moritz, durch den Vorsitzenden der Kommission Nahverkehrsfreunde beim Präsidium des DMV, Freund Heinz Haase, die Ehrennadel des DMV in Silber. Nach einer Rundfahrt mit dem historischen Beiwagen begann im Kulturzentrum der Verkehrsbetriebe Halle die Beratung. In seinem Eröffnungsvor-

trag berichtete Heinz Haase über die Aktivitäten der Nahverkehrsfreunde. Gegenwärtig wirken rund 470 Freunde in 14 eigenständigen und sechs anderen Arbeitsgemeinschaften mit. Zur Zeit sind etwa 70 historische Straßenbahnwagen einsatzfähig. Hinzu kommen vier Kraftomnibusse, die von DMV-Mitgliedern betreut werden.

Die im DMV organisierten Nahverkehrsfreunde erforschen vor allem die Betriebsgeschichte, pflegen historische Nahverkehrsfahrzeuge und unterstützen die Verkehrsbetriebe. Die bewährte Zusammenarbeit zwischen DMV und Kulturbund bei der Pflege technischer Denkmale fand ihren Ausdruck durch die Teilnahme des Vorsitzenden vom Bezirksvorstand Halle der Gesellschaft für Denkmalpflege im Kulturbund der DDR, Professor Richter, der sich wie auch andere Teilnehmer an der regen Diskussion beteiligte. Abschließend trug Dr. Ameling seine Forschungsergebnisse zur Formgestaltung elektrischer Nahverkehrsfahrzeuge von der ersten Straßenbahn bis zu den Neubauten von U- und S-Bahn aus dem Kombinat LEW vor. Ein guter Gastgeber war der Direktor des VE Verkehrsbetriebe Halle, Kollege Reppe, der auch am Erfahrungsaustausch teilgenommen hatte.

In seinem Schlußwort würdigte der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, die Leistungen der Nahverkehrsfreunde. Er dankte den Verkehrsbetrieben Halle und der Arbeitsgemeinschaft 6/38 für das Zustandekommen des Erfahrungsaustauschs.

R. Demps, Berlin

Leser schreiben ...

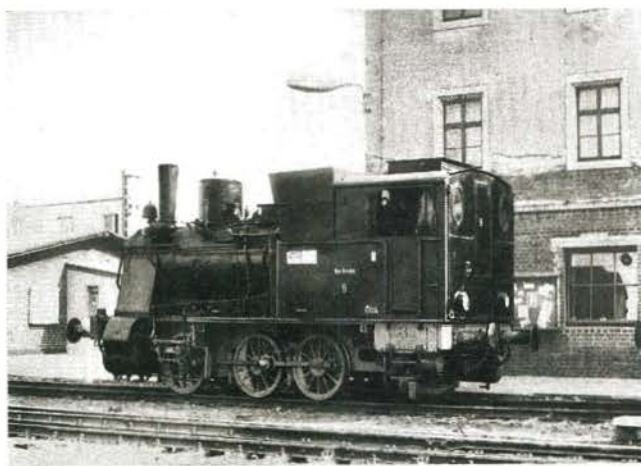
Wernesgrün in Leningrad

Ich schreibe Ihnen als langjähriger Sammler von Eisenbahnmodellen des VEB Berliner TT-Bahnen. Ich bin 36 Jahre alt, Journalist beim Leningrader Fernsehen. Vor kurzem haben mein Freund Anatolij Birukow und ich die Arbeiten an einer neuen Anlage abgeschlossen. Als Arbeitsgrundlage diente jene H0-Anlage, die im „me“ 6/76 vorgestellt wurde. Was war so verlockend? Einmal die Möglichkeit, auf einer Fläche von 2 400 mm x 1 400 mm einen großen Bahnhof mit sieben Gleisen für Reisezüge und vier Gleisen für Güterzüge unterzubringen. Zweitens, daß in beiden Richtungen gleichzeitig mindestens vier Züge fahren und dabei recht lange verdeckt (in Tunnels) sein können. Auf unserer Anlage sind einige Dutzend Meter Schienen und 30 Weichen verlegt. Außer dem Hauptbahnhof Wernesgrün befindet sich auf der Anlage noch der kleine Bahnhof Moorbach mit zwei Stumpfgleisen und einem durchgehenden Gleis. Auf dem Abschnitt zwischen diesen Stationen verkehren Züge der Lokalbahn mit Dampflokomotiven der Baureihen 81, 86 und 92. Auf der Anlage sind 12 Lichtsignale und ein Formsignal installiert. Der Fahrbetrieb wird auf den meisten Abschnitten mit Hilfe von Schienenkontakten und BTB-Relais automatisch gesteuert. Die Anlage ist mit einem Pult verbunden, das mit zwei Trafos FZ1 und einem Gleisbildstellwerk mit Kippshalterbetätigung der Weichen, der Entkupplungseinrichtungen und der Beleuchtung für Häuser, städtische Hauptstraßen und Bahnhofsanlagen versehen ist. Der Triebfahrzeugpark umfaßt 9 Dampf- und 18 Diesellokomotiven sowie einen Triebwagen. Zu unserer Sammlung gehören über 130 Reisezug- und Güterwagen.
V. Medvedev, Leningrad

Die 89 6237

Angeregt durch den Bericht im „me“ 8/87 über die Kleinbahn Erfurt-Nottleben schicke ich Ihnen dieses Foto. Es zeigt die 1949 von der Kleinbahn Erfurt-Nottleben (zuletzt Nr. 251) übernommene und spätere 89 6237. Die Maschine kam 1955 als Werklok ins Raw Dresden, wo sie zum Schluß die Nr. 5 trug. Bis Ende 1978 im Rangierdienst, wurde der Dreikuppel dann bis zur Ausmusterung im Juli 1980 Dampfpender. Im März 1981 wurde er an die „Mindener Kreisbahn (Westf.)“ überführt. Dabei gab es bereits bis Riesa zwei Heißläufer. Einige Daten: Hersteller Linke-Hofmann, Breslau, 1924, Fabrik-Nr. 2936.

Die Aufnahme entstand am 23. März 1981 im Bw Riesa.
Text und Foto: M. Göhler, Riesa



Leser meinen ...

Elektronischer Fahrspannungssteller

– „me“ 8/88, S. 22 bis 24 – Dieser Beitrag gefällt mir sehr gut. Leider wird der ansonsten gelungene Aufbau der Veröffentlichung gestört. Und zwar sollten Leiterplattenzeichnungen stets im Maßstab 1:1 veröffentlicht werden. Das erleichtert die Arbeit beim Nachbau enorm, erspart also sehr viel Zeit. Abb. 3 kann jedoch nur als Anleitung dienen, der Anwender muß die gesamte Leiterplatte noch einmal neu zeichnen. Gut wäre es, wenn in Stücklisten künftig auch Angaben über die Belastbarkeit der Widerstände angegeben werden. Und noch ein Hinweis: Si-Bauelemente sind in der letzten Zeit billiger geworden. Hinzu kommen besonders preiswerte Sonderangebote.
J. Albrecht, Oschatz

Anmerkung der Redaktion

Wie uns Modellbahnfreund Heinz Kohlisch, Berliner Straße 34, Dresden, 8010, mitteilte, kann er noch eine begrenzte Anzahl von Leiterplatten für den Bau des im „me“ 8/88 vorgestellten Fahrspannungsstellers abgeben. Interessenten wenden sich bitte direkt an Modellbahnfreund Heinz Kohlisch.
me

W 50 mit einem 20'-Container

vorbildgetreu – „me“ 8/87 – Freund V. Stender, Olbernhau, schreibt in seinem Artikel, daß ein W 50-Containersattelzug mit nur einem 20'-Container nicht dem Vorbild entspricht. Das ist nicht der Fall. Bei uns in Waldheim werden in der Regel 20'-Container umgeschlagen. Es werden Kunden z. B. in Waldheim, Hartha, Döbeln, Roßwein und Colditz bedient. Dabei sind auch Sattelzugmaschinen vom

Typ W 50 im Einsatz. Vorwiegend verkehren jedoch KAMAS, neben ŠKODA- und LIAZ-Fahr-

zeuge mit einem 20'-Container. Ein W 50 wäre für den Transport von zwei 20'-Containern, die bis zur Nutzmasse beladen sind, auch nicht geeignet.
H.-U. Jörgens, Waldheim

Leser fragen ...

Wer kann helfen?

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsbautechnik des Pionierpalastes „Ernst Thälmann“ in Berlin beschäftigt sich zur Zeit mit der Geschichte und Gegenwart der Nebenbahn Münchenberg-Bukow, die einschließlich der Fahrzeuge – auch im Modell entstehen soll. Wer kann leihweise Fotos, Zeichnungen, Dokumente u. ä. zur Verfügung stellen?
Pionierpalast „Ernst Thälmann“, Abt. Technik, AG Verkehrsbautechnik, An der Wuhlheide, PSF 25, Berlin, 1170.

Leser antworten ...

Azurblau RAL 5009 – richtiger Farbton der MÁV

– „me“ 8/88 S. 2 – Der Farbanstrich der MÁV-Reisezugwagen (Personen-, Gepäck- und Postwagen) ist seit dem Jahr 1977 wie folgt: Wagenkasten Azurblau RAL 5009, Dach Achatgrau RAL 7038 (die Wagendächer können jedoch nach längerer Betriebszeit zwischen Dunkelgrau und Rostbraun praktisch jeden Farbton aufweisen). Seit etwa Mitte der 80er Jahre werden die Dächer der meisten Wagen ebenfalls Azurblau lackiert. Infolge der Beschaffenheit der Oberfläche des Dachs sieht dieser Farbton eine Nuance heller aus. Rahmen, Drehgestelle, Puffer usw. sind schwarz, die Aufschriften weiß. Die Einstiegtüren (nur bei Personenwagen!) sind mit

Aluminiumfarbe eloxiert. Die in den internationalen und Städte-schnellzügen verkehrenden Wagen (ebenfalls nur Personenwagen) haben an den Seitenwänden unterhalb der Fensterreihe ein breites silbergraues, die Postwagen (sämtliche) ein breites signalrotes Längsband. Vor 1977 und etwa seit 1890 waren alle Reisezugwagen der MÁV in einem sehr dunklen Olivgrün (Schwarzgrün) lackiert, das auf den ersten Blick praktisch schwarz aussah. Nur bei starkem Sonnenlicht fiel der olivgrüne Farbton auf. Die Farbe änderte sich jedoch nach kurzer Betriebszeit – Dampftraktion! – in ein schmutziges Metallschwarz. Die Stirnwände der Wagen waren stets schwarz, die Wagendächer bei Holzkastenwagen, wo das Dach mit imprägnierter Segelleinwand gedeckt war (Rubitex-Dachdeckung), dunkelgrau, die Dächer mit Blechhaut elfenbeinweiß gestrichen (die sich dann mit der Zeit in Schwarz bzw. Dunkelgrau änderten). Rahmen, Fahrwerk, Puffer usw. lackierte man schwarz, die Aufschriften hellgelb/creme.
T. Varfalvi, Budapest

Leipziger Herbstmesse 1988

– „me“ 11/88 S. 25 – Der im Messebericht geäußerten Kritik an der Farbgebung des vom VEB PIKO ausgestellten Bahnpostwagens der Deutschen Post „Post aa“ (Bauart Leipzig) möchte ich widersprechen. Dieser Wagen entstand aufgrund eines von mir eingereichten Neuerervorschlags. Grundlage ist die Tatsache, daß die Deutsche Post im Austausch für ihre zwei- und vierachsigen Container-Tragwagen von der DR eine größere Anzahl Güterwagen der Gattung Gbs, Bauart Leipzig, bekommt. Diese Wagen werden im Raw Magdeburg hergerichtet und umlackiert. Im Zusammenhang mit dem Neuerervorschlag wurde dem VEB PIKO vom Ministerium für Post- und Fernmeldewesen ein Zeichnungssatz mit Angaben auch zur Farbgebung zugesandt. Der vom VEB PIKO ausgestellte Bahnpostwagen der Deutschen Post – mit grauem Dach – ist also durchaus vorbildgetreu.
N. Sabottka, Berlin

DMV übt Solidarität

Die Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR spendeten für das leidgeprüfte Volk Nikaraguas 30 000 Mark. Damit bekunden sie ihre aktive Hilfe und Solidarität mit den um ihre Freiheit ringenden Völkern.
GS

Pro Tag ein Kilometer

Im Jahre 1988 wurden in der DDR 358 km Eisenbahnstrecke elektrifiziert. Über 20 Prozent des Netzes sind damit unter dem Fahrdraht. Über 47 Prozent der Zugförderleistung werden jetzt mit Elloks vollbracht. Im Dezember 1988 wird die Strecke Berlin–Stralsund komplett elektrisch befahrbar. Elektrisch befördert werden ab Jahresende auch die Kohlezüge aus dem Senftenberger Revier in Richtung Berlin. Bis 1990 sollen Elloks auf 3 730 km – dabei handelt es sich um 25 Prozent aller Eisenbahnstrecken – fahren. Der Fahrdraht wird vor allem nach Saßnitz, Mukran und Wolgast Hafen, im Cottbuser Raum, zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sowie von Riesa bis Karl-Marx-Stadt gezogen.
me

Pioniereisenbahn Leipzig erhält neuen Zug

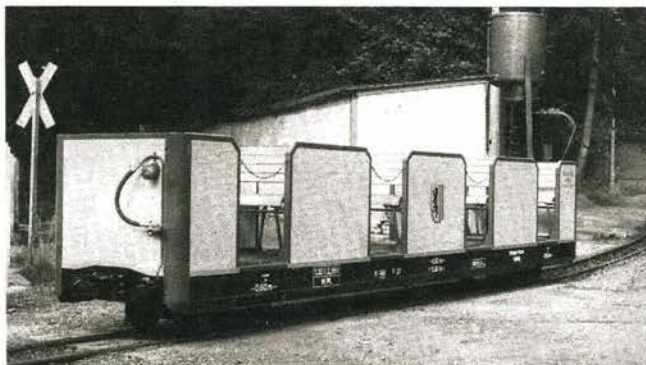
Für die 381-mm-spurige Liliputbahn am Leipziger Auensee fertigten Werkstätte des Raw Dresden einen neuen Wagenzug. Die Wagen wurden gemäß der Bauart „Dresden“ hergestellt, erhielten aber das in Leipzig übliche Kupplungs- und Bremssystem. Unsere Abbildung zeigt den Wagen Nr. 12 während einer Probefahrt bei der Pioniereisenbahn Dresden im Juni 1988. Insgesamt wurden acht Personenwagen und ein Gerätewagen für die Leipziger PE geliefert.
Text und Foto: M. Schneider, Dresden

Obus in Usti n.L.

In der nordböhmischen Kreisstadt Usti n.L. ist am 1. Juli 1988 die erste Obuslinie in Betrieb genommen worden. Die 5,9 Kilometer lange Strecke verbindet zwei Wohnsiedlungen mit dem Zentrum. Im kommenden Jahr sollen noch zwei Obuslinien hinzukommen. Der Straßenbahnverkehr in Usti war am 2. Juni 1970 eingestellt worden. Die Kosten für die erste Obusstrecke beliefen sich auf 68 Mill. Kronen. Demgegenüber steht eine Kraftstoffeinsparung von 78 000 Liter jährlich. Tschechoslowakische Fachleute haben in einer Studie vorgeschlagen, in etwa 30 Städten des Landes mit 30 000 und mehr Einwohnern die Kraftomnibusse durch den umweltfreundlicheren Obus zu ersetzen.
Ekm.

Rekord bei ČKD

Ende Juni 1988 kam es in Prag zu einem ungewöhnlichen Weltrekord: in 25 Jahren wurden in einem einzigen Werk mehr als 6 000 Lokomotiven eines einzigen Typs für einen einzigen Kunden hergestellt. Rekordhalter ist der Betrieb „Lokomotivka-Sokolovka, der zum Kombinat ČKD Prag gehört. Bei der Maschine handelt es sich um die Güterzug-Diesellok CME 3 – Cmelák heißt übersetzt Hummel – für die Sowjetischen Eisenbahnen. Die über 6 000 CME 3, deren Serie nunmehr ausgelaufen ist, haben sich dank ihrer Robustheit und Zuverlässigkeit bei den sowjetischen Lokführern einen guten Namen gemacht. Gegenwärtig werden zwei Prototypen einer neuen „Hummel“-Generation auf tschechoslowakischen und sowjetischen Strecken erprobt. Es ist die CME 5. Sie hat eine Leistung von 1 470 kW und erreicht eine Geschwindigkeit von 100 km/h.
Jek.



Eine Milliarde Fahrgäste

Die Zahl der U-Bahn-Fahrgäste in Bukarest hat Ende August dieses Jahres die erste Milliarde erreicht. Gegenwärtig verkehren die Züge auf zwei Linien. Die Strecken sind derzeit 49,9 km lang. Es existieren 31 Stationen. Die dritte Linie mit einer Länge von 9,4 Kilometern und sieben Stationen soll im August 1989 fertig sein. Am 19. Dezember 1979 war die erste Strecke der Bukarester U-Bahn in Betrieb genommen worden.
Ekm.

Erzbergbahn der ÖBB stillgelegt

Mit dem Fahrplanwechsel 1988/89 wurde im Bereich Vordernberg Markt – Eisenerz die Bahnstrecke stillgelegt. Nach der Auffassung der Erzverladestelle am 1. Juli 1986 gab es auf der Teilstrecke Vordernberg – Krumpenthal keinen planmäßigen Güterverkehr mehr. Die im

Winter 1986/87 zerstörten und nicht mehr instand gesetzten Lawenschutzverbauungen zusammen mit dem Kostendekungsgrad von unter 10 Prozent führten bald auch zur Einstellung des Personenverkehrs. Zuletzt wurden die Regionalzüge mit Schienenbussen der Reihe 5081.5 gefahren. Hierbei handelt es sich um Lizenzbauten der Uerdinger Waggonfabrik (BRD). Nach dem Einbruch des Winters wurden alle Züge aus Sicherheitsgründen von Autobussen des ÖBBeigenen Kraftwagendienstes (KWD) übernommen. Am 15. November 1987 veranstaltete der „Zahnradverein Erzbergbahn“ eine Abschiedsfahrt auf dieser 95 Jahre alten Linie. Zwei Monate zuvor hatte der ÖBB-Generaldirektor die Elektrifizierung der kurzen Strecke Vordernberg–Vordernberg Markt angekündigt (siehe auch „me“ 12/72, 2/75 und 2/79).
Msch.

Die legendäre Erzbahn 100 Jahre alt

Vor 100 Jahren fuhr der erste Zug auf der 206 Kilometer langen Strecke von Gällivare-Malmberget zur Hafenstadt Luleå, um Erzgestein aus den Gruben Nordschwedens zu transportieren. Diese Pulsader Norrlands wurde 14 Jahre später um weitere 268 km bis zum eisfreien Hafen Narvik verlängert. Damit war eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Nordatlantik und der Ostsee geschaffen. In Kiruna und Narvik erinnern heute Denkmäler an Tausende Arbeiter – sie werden Railare genannt –, die unter primitivsten Bedingungen in 18 Jahren den eisernen Strang buchstäblich mit den Händen durch Sümpfe, Wälder und Felsen legten. Besonders schwierig war das Stück zwischen Kiruna und Narvik, wo die Trasse mit 27 Tunneln durch das bis zu 1 400 m hohe Björnffjell-Massiv mit seinen zerklüfteten Schluchten und reißenden Wasserläufen geführt werden mußte.

Heute rollen täglich 15 Erzzüge nach Narvik und sechs nach Luleå mit je 64 Waggons, die von je einer 7 000 PS starken Ellok durch das Norrland gezogen werden.
me

Jubiläen in Edmonton

Vor 80 Jahren wurde in Edmonton, der Hauptstadt der kanadischen Provinz Alberta, das nördlichste Straßenbahnnetz Nordamerikas eröffnet. Die erste am 30. Oktober 1908 in Betrieb genommene Linie war 21 km lang. Von 1908 bis 1913 verdreifachte sich die Einwohnerzahl Edmontons auf 60 000. Der erste Weltkrieg bremste dann das schnelle Wachstum der Provinzhauptstadt und den Ausbau seiner Straßenbahn. Vor 50 Jahren beschloß der Stadtrat von Edmonton, nicht nur die Straßenbahn zu erneuern, sondern außerdem eine Obuslinie einzurichten. Nach dem Eintreffen der ersten Obusse von English Electric und Leyland wurde am 24. September 1939 der Betrieb auf dem nördlichen Teilstück der neuen Linie aufgenommen. Während des Kriegs erreichten die Beförderungsleistungen der Straßenbahn ihren Höhepunkt. In den Nachkriegsjahren wurde die Straßenbahn zugunsten des Obus- und KOM-Verkehrs reduziert und am 1. September 1951 gänzlich eingestellt. Vor 10 Jahren kehrte die Straßenbahn wieder nach Edmonton zurück, diesmal als moderne Schnellbahn (Light Rail Transit – LRT). Am 22. April 1978 wurde eine 7,25 km lange Strecke eröffnet. In den folgenden Jahren wurde die Strecke in beide Richtungen verlängert. Zur Inbetriebnahme der Ursprungstrecke beschaffte man 14 Gelenktriebwagen des Typs U 2 von Düwag/Siemens. Inzwischen stehen für die 10,3 km lange Strecke 27 Fahrzeuge zur Verfügung. 10 weitere Wagen wurden für die im Bau befindliche Verlängerung der Strecke zur Universität von Alberta (2,5 km) gekauft. Übrigens: Der Straßenbahnwagen Nr. 1 aus dem Jahre 1908 war seit 1951 abgestellt und kehrt seit dem 10. Juni 1984 auf der 2 km langen Straßenbahnlinie im Fort Edmonton Park.
Weu.

Aktuelles aus Wernigerode

Am 21. November 1988 traf die erste Harzquerbahn-Diesellokomotive aus dem Raw Stendal in Wernigerode ein. Als 199 863 bezeichnet, wurde die mit regelspurigen Drehgestellen ausgerüstete Maschine von der 110 788 geschleppt.
Rö

Lothar Nickel (DMV), Berlin

75 Jahre Lokomotiven der Lenz-Gattung „M“

Zunächst stattete die Eisenbahnbaugesellschaft Lenz & Co. ihre zahlreichen und vor der Jahrhundertwende im norddeutschen Raum entstandenen schmalspurigen Kleinbahnen mit zweifach gekuppelten Dampflokomotiven aus. Doch schon bald machte sich im Zusammenhang mit den ständig gewachsenen Leistungsanforderungen der Einsatz schwererer und – im Hinblick auf den leichten Oberbau – mehrachsiger Lokomotiven erforderlich. Aufgrund der zum Teil recht kleinen Krümmungshalbmesser bis zu 75 m bei der 750-mm-Spur erwies sich zunächst die Mallet-Lokomotive mit zwei zweiachsigen Triebgestellen und vier Zylindern als günstiger. Die Kurvenläufigkeit vierachsiger Maschinen mit starrem Rahmen wurde erst später durch Gölsdorf mittels seitenverschiebbarer Treib- und Kuppelradsätze erzielt.

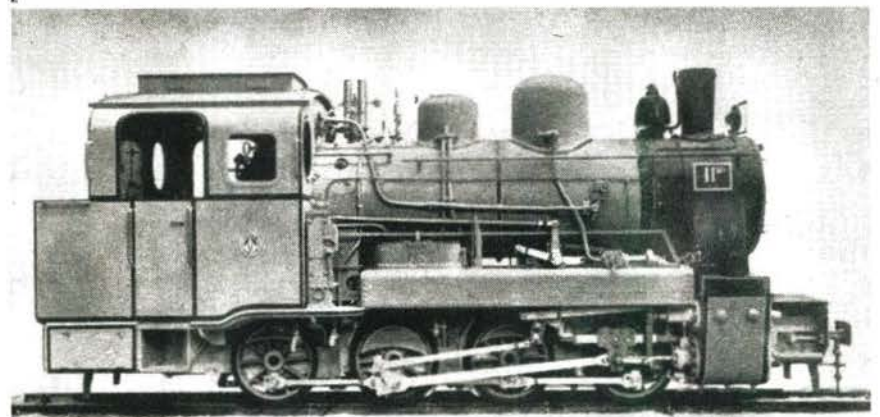
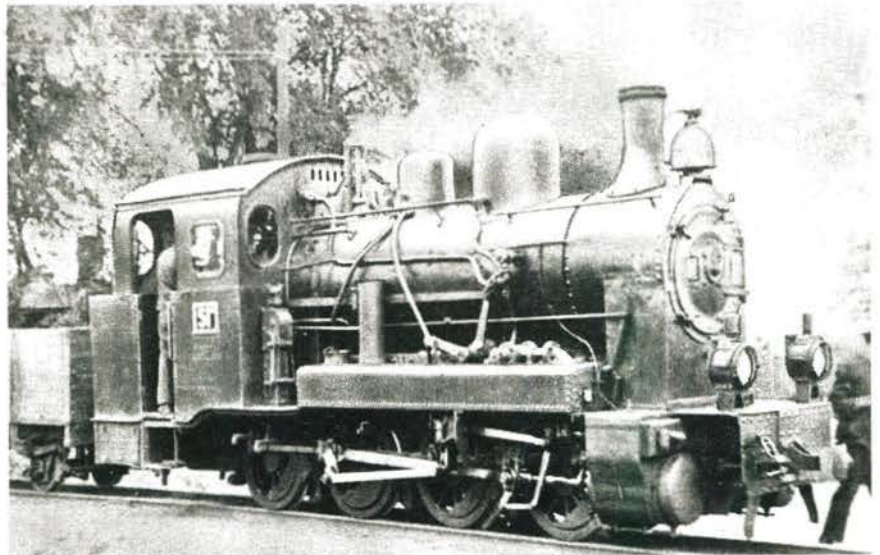
Die beweglichen Dampfleitungen an den Mallet-Lokomotiven verursachten jedoch immer wieder Schwierigkeiten. Außerdem war die Unterhaltung der Maschinen mit einem relativ großen Aufwand verbunden. Nachdem ab 1. April 1910 die Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes von Pommern den Betrieb dieser Bahnen von Lenz & Co übernommen hatte, trat man an den bisherigen Hauptlieferanten, die Stettiner Maschinenbau-A.G. Vulcan, mit der Forderung heran, nunmehr eine 750-mm-Kleinbahnlokomotive mit vier in einem Rahmen gelagerten Treib- und Kuppelradsätzen zu entwickeln.

Im Jahre 1913 stellte Vulcan die ersten drei D-gekuppelten Naßdampflokomotiven vor. Sie ähnelten in ihrem Äußeren bereits stark den ab 1920 entwickelten ELNA-Lokomotiven für regelspurige Klein- und Privatbahnen. Charakteristisch ist der teils zwischen den Rahmenwangen befindliche, teils über den Rädern liegende, hier auf eine Breite von 19000 mm erweiterte, flache Wasserkasten. Erst darüber liegt der Kessel (Mitte über Schienenoberkante 1900 mm). Die Kohle befindet sich ausschließlich hinter dem Führerhaus. Der Hinterkessel blieb somit für Wartungsarbeiten zugänglich. Um diese Maschine rationell herstellen und einset-

zen zu können, war die Konstruktion mit gleichen technischen Daten für 750-mm- und 1000-mm-Spurweite konzipiert worden. Gemäß dem weiter beibehaltenen und erweiterten Lenz-Gattungssystem war für erstere der Buchstabe „M“, für die Meterspur dagegen das „I“ vorgesehen. Die drei erstgebauten Lokomotiven bewährten sich von Anfang an sehr gut, so daß im folgenden Jahr nochmals fünf Lokomotiven der Gattung „M“ und vier Lokomotiven der Gattung „I“ geliefert werden konnten. Sämtliche „M“-Maschinen gelangten zu Kleinbahnen im einstigen Vorpommern, die „I“-Maschinen dagegen zum mittel- und hinterpommerschen

Metzspurnetz (heute VRP). Hier standen sie ganz offensichtlich auch für die Gestaltung der späteren Vulcan 1'C1'- und 1'D1'-Lokomotive der 20er Jahre Pate. Eine Übersicht über alle gebauten D-Kuppler der Gattungen „M“ und „I“ enthält Tabelle 1. Nach dem ersten Weltkrieg entwickelte Vulcan für die seit dem 1. April 1920 bestehenden Vereinigungen vor-, mittel- und hinterpommerscher Kleinbahnen G.m.b.H. seine erfolgreichen Vierachsiger zu Heißdampfmaschinen der Gat-

tung M^h bzw. I^h weiter. Bei erhöhter Leistung ist diese Bauart im Wasserverbrauch sparsamer als die Naßdampf-Vorgänger. Bedingt durch die wirtschaftlich extrem schlechte Lage der meisten Kleinbahnunternehmen nach Krieg und Inflation konnte Vulcan 1925 lediglich zwei Heißdampflokomotiven herstellen. Eine Lokomotive lieferte die Stettiner Maschinenfabrik an die Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Jarmer als Nr. 11, die zweite als Nr. 53 an die Rügenische Kleinbahnen A.-G., die im Jahre 1927 ihre zwei Naßdampf-M-Lokomotiven beim Hersteller ebenfalls auf Heißdampfbetrieb umrüsten ließ. Die einzige meterspurige I^h erwarben die



Metzspurnetz (heute VRP). Hier standen sie ganz offensichtlich auch für die Gestaltung der späteren Vulcan 1'C1'- und 1'D1'-Lokomotive der 20er Jahre Pate. Eine Übersicht über alle gebauten D-Kuppler der Gattungen „M“ und „I“ enthält Tabelle 1.

Nach dem ersten Weltkrieg entwickelte Vulcan für die seit dem 1. April 1920 bestehenden Vereinigungen vor-, mittel- und hinterpommerscher Kleinbahnen G.m.b.H. seine erfolgreichen Vierachsiger zu Heißdampfmaschinen der Gat-

Metzspurnetz (heute VRP).

Äußerlich unterscheidet sich die Gattung M^h aufgrund eines Überhitzersammelkastens von der Naßdampfmaschine durch eine verlängerte Rauchkammer und den etwas nach vorn zur Zylindermitte gerückten Schornstein. Das Führerhaus ergänzte man mit einem Entlüftungsaufbau, den die nachträglich umgebauten Maschinen jedoch nicht erhielten. Neben dem veränderten Kessel waren außerdem die Zylinder mit Flach-

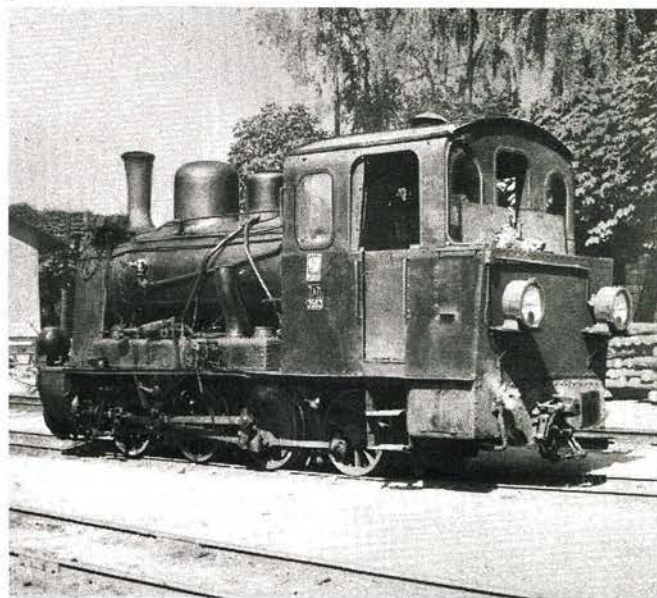
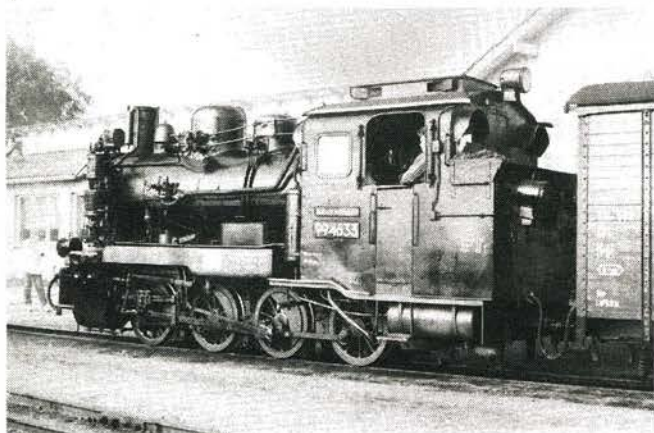


Tabelle 1 Lokomotiven der Gattungen M, M^h, I und I^h nach dem erweiterten Lenz-System, hergestellt von der Stettiner Maschinenbau-A.-G. Vulcan

Gat- tung	Fabrik- Nr.	Bau- jahr	Empfän- ger ¹⁾	Bezeichnungen			Verbleib
				Klb.	PLB ²⁾	DR/PKP ³⁾	
M	2 894	1913	C.P.O.	10	256	—	Reparation
M	2 895	1913	G.J.K.	10 ⁴⁾	254	—	Reparation
M/M ^h	2 896	1913	Rü.K.B.	51	257	99 4631	verkauft
M/M ^h	2 951	1914	Rü.K.B.	52	258	99 4632	
M	2 952	1914	D.K.B.W.	151	252	—	Reparation
M	2 953	1914	D.K.B.W.	152	253	—	Reparation
I	2 954	1914	R.K.B.	51	172	Tx7-3503	+ 22. 1. 1974
I	2 955	1914	S.K.B.	51	171	Tx7-3501	+ 12. 4. 1974
I	2 996	1914	K.K.B.	51	173	Tx7-3504	+ 28. 10. 1969
I	2 997	1914	K.K.B.	52	174	Tx7-3505	+ 22. 12. 1972
M	3 018	1914	D.K.B.O.	51	251	—	Reparation
M	3 019	1914	K.G.W.	51	255	—	Reparation
M ^h	3 850	1925	G.J.K.	11	260	—	Reparation
M ^h	3 851	1925	Rü.K.B.	53	259	99 4633	
I ^h	3 994	1928	S.K.B.	52	175	Tx7-3502	+ 22. 8. 1973 ⁵⁾

Es ist möglich, daß es sich bei drei weiteren Lokomotiven mit den Fabrik-Nummern von 3944 bis 3946 für die Litauischen Staatsbahnen (Betr.-Nr. 101–103) ebenfalls um die Gattung M^h gehandelt hat.

- 1) C.P.O. A.-G. Kleinbahn Casekow–Penkun–Oder
G.J.K. Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald–Jarmen
Rü.K.B. Rügensch Kleinbahnen A.-G.
D.K.B.O. A.-G. Demminer Kleinbahnen Ost
D.K.B.W. A.-G. Demminer Kleinbahnen West
K.G.W. Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald–Wolgast
K.K.B. Kolberger Kleinbahnen A.-G.
R.K.B. Regenwalder Kleinbahnen A.-G.
S.K.B. A.-G. Saatziger Kleinbahnen
2) PLB – Pommersche Landesbahnen. Von diesem Verkehrsbetrieb wurden am 1. Januar 1940 alle unter 1) genannten Bahnen übernommen. Die Lok-Nummern wurden ab 1. November 1943 eingeführt.
3) bei PKP letzte Nummer
4) 1931 an D.K.B.W.; Umzeichnung in 254 erfolgte 1943
5) Denkmal an Dobra (VRP)

schiebern gegen solche mit Kolbenschiebern zu tauschen. Abgesehen von wenigen Ausnahmen – die I^hCI^h2t- und I^hDI^h2t-Lokomotiven der Meterspur wurden schon erwähnt – handelte es sich bei den vierfach gekuppelten Maschinen um die letzten Neubeschaffungen der ehemaligen Lenz-Bahnen. Sie gelangten nach dem Ende des zweiten Weltkriegs teils als Reparationsleistungen in die UdSSR oder durch die Oder-Neiße-Grenze zu den Polnischen Staatsbahnen (PKP). Auf

DDR-Gebiet blieben die drei Maschinen der rügensch Schmalspurstrecken erhalten. Sie wurden 1950 als 99 4631 bis 99 4633 in das Nummernschema der Deutschen Reichsbahn für die ehemaligen Klein- und Privatbahnlokomotiven eingereiht. Im Juli 1984 ist die Lokomotive 99 4631 an einen Apotheker in Lehrte (BRD) verkauft worden. Die beiden übrigen Maschinen sind heute hauptsächlich dem Traditionsbetrieb auf der Strecke Putbus–Göhrn vorbehalten. Die 99 4633 gehört zu den Eisen-

bahn-museumsfahrzeugen der DDR und soll gar einen neuen Kessel erhalten. Gute Aussichten zum 75. Geburtstag einer kleinen, aber tüchtigen Lokomotiv-gattung!

Quellenangaben

- (1) Harder, K. J.: Die Vulcan Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahngesellschaft Lenz & Co., Lok-Magazin Nr. 23, April 1967. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart
- (2) Jünemann, K., Kieper, K., Nickel, L.: Die Rügensch Kleinbahnen; Transpress Verkehrsgeschichte, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983

- 1 Lokomotive 51^M der Kleinbahn Greifswald–Wolgast Ende der 30er Jahre in Eldena
- 2 Werkfoto der Lokomotive 11^{Mh} der Kleinbahngesellschaft Greifswald–Jarmen
- 3 Die 1925 gebaute und heutige Heißdampflokomotive 99 4633 (ex Rü.K.B. 53^{Mh}) vor einem Bäderzug am 24. September 1985 im Bahnhof Binz Ost. Die Lokomotive befindet sich noch heute in einem dem Originalbild gleichenden Zustand. Deshalb wurde auch entschieden, diese Maschine in die Liste der Eisenbahnmuseumsfahrzeuge aufzunehmen.
- 4 Lokomotive Tx7-3503, ex R.K.B. 51^I, am 25. August 1973 in Białogrod

Fotos: K. J. Harder, Westerholz (BRD) (1); Sammlung Verfasser (2); Verfasser (3); W.-D. Machel, Potsdam (4)

Tabelle 2 Technische Daten

Lok-Gattung nach Lenz & Co.		M	M ^h	I	I ^h
Spurweite	(mm)	750	750	1 000	1 000
Zylinderdurchmesser	(mm)	350	350	350	350
Kolbenhub	(mm)	400	400	400	400
Raddurchmesser	(mm)	850	850	850	850
Achsstand gesamt	(mm)	3 400	3 450	3 400	3 450
Länge über Puffer	(mm)	7 724	8 000	7 724	8 000
Dienstmasse	(t)	23,5	25,5	23,5	25,5
Achsfahrmasse	(t)	6	6	6	6
Dampfüberdruck	(kPa)	1 177	1 177	1 177	1 177
Zugkraft ¹⁾	(kN)	40,7	40,7	40,7	40,7
Geschwindigkeit max.	(km/h)	30	30	30	30
Leistung ind.	(kW)	147	147	172,7	172,7
	(¹ S)	200	200	235	235

1) Zugkraft bezogen auf 0,6fachen Betriebsdruck

Rainer Scheffler (DMV), Oschatz

Von der Bilderkiste zum Archiv

Über die Sammelleidenschaft der Eisenbahnfreunde

Ob Modelleisenbahner, Eisenbahn- oder Nahverkehrsfreund: Für alle werden verkehrsgeschichtliche Aspekte immer bedeutungsvoller; sei es für Dokumentationszwecke oder für den Nachbau von Modellen. Durch dieses vielseitige Hobby sind die Freunde immer mehr zu Sammlern geworden. Sammler also von Literatur, Modellen, Verkehrsutensilien und von Fotos. Gerade das Anlegen von Fotosammlungen hat in den letzten Jahren stark zugenommen.

Fotoobjekt Eisenbahn – damals und heute

Einst waren es nur wenige Freunde, die Lokomotiven und Züge auf Platte oder Film festhielten. Heute ist fast jeder Eisenbahnfreund auch sein eigener Fotograf. Noch in den 50er Jahren erregte der Kunde beim Fotohändler Stirnrunden, wenn dieser auf dem entwickelten Filmstreifen Lokomotiven erblickte. Inzwischen gehören die Eisenbahnfans zu wichtigen Auftraggebern der Labors. Ja und was wäre wohl, gäbe es die vielen eigenen Dunkelkammern nicht?

Es ist gewiß: Die Eisenbahn ist mit Abstand zum führenden Foto-Objekt unseres Landes geworden. Doch wohin mit den vielen Bildern? Was machen die Freunde mit den oft über 100 Fotos einer einzigen Sonderfahrt? Wie und wo lagert man das Produkt seiner Leidenschaft und was zeichnet einen Fotosammler eigentlich aus?

Voraussetzungen sind unterschiedlich
Nun, er sollte jung sein und viel Interesse für die Welt der Eisenbahn besitzen. Er sollte sich am Fluidum der Züge und des Reisens erfreuen. Er sollte die Luft des heißen Schmieröls atmen können, sich am Dampfschlag der Luftpumpen ergötzen und ebenso das rauschende Surren der Ellok lieben. Auch Ausdauer und Spürsinn sind nötig. Hat er das „Prüffeld Bahnhof“ verlassen, so wünscht er sich Vorbilder mit Anschauungsmaterial. Manch einer hat dabei schon großes Glück gehabt. Durch Großvaters Bilderkiste zum Beispiel. Denn der Großvater hatte in der Zeit der ersten Postkartendrucke gelebt. Die spektakulären Lokomotiven mit den langen Schornsteinen und stolzen Namen nebst Nummern waren auch für ihn interessant genug, um für jeden gesparten Groschen die braunen filzigen Bildkarten zu erwerben. Wengleich dem noch jungen Freund die Beziehungen zu den alten preußischen oder sächsischen Länder- und Privatbahnfahrzeugtypen fehlen, so ist er doch froh, solche Raritäten geschenkt bekommen oder erworben zu haben. Der ältere Freund hingegen ist stolz auf seine III^b, VT, XI-IHV oder G 3/3, welche ihm zum einen liebevoller Wert und zum anderen echte Jugenderinnerung sind.

Genug der Vorrede! Bauen wir nun unsere eigene Sammlung auf.

Übersichtlichkeit muß bewahrt werden
Solange man Fotos kauft, genügen einige feste Kartons. Hierin können mehrere hundert Bilder im Post- oder Weltpostkartenformat übersichtlich untergebracht werden. Greift der junge Archivar dann aber selbst zur Kamera, um auf Bahnhöfen oder an den Strecken selbst zu fotografieren, wird der ursprünglich bescheidene Rahmen bald gesprengt sein. Und das vor allem dann, wenn bauliche Anlagen und viele Details rund um die Eisenbahn hinzukommen. Die damit verbundene größere Vielfalt und Themenbreite erfordert eine exaktere Übersicht. So empfiehlt es sich, Regel- und Schmalspur zu trennen. Bei den regelspurigen Fahrzeugen sollte man nach Baureihen und bei den Schmalspurbahnen am besten nach Strecken ordnen. Nur wenige Eisenbahnfreunde sind Eigenbrödlar. Auf Exkursionen, bei Sonderfahrten und in den Arbeitsgemeinschaften des DMV lernt man schnell Gleichgesinnte kennen, gibt und erhält Anregungen, tauscht Erfahrungen aus und nimmt schließlich Briefkontakt auf. Jetzt treten dicke Fotobriefe ihre Reise an und bringen umgekehrt viel Abwechslung im



1 Eine I K, die Nr. 2, um 1900. Diese Aufnahme sollte im eigenen Archiv unter dem Sachgebiet „Schmalspurlokomotiven/Sachsen“ eingeordnet werden.

2 Die Lokomotive MULDETHAL, gebaut 1861 von Hartmann und mit der Fabrik-Nummer 164, dampfte noch viele Jahre als Werkbahnmaschine im Bockwaer Kohlrevier. Das Foto entstand 1940.

