JAHRGANG 10

MAI 1961

5

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-

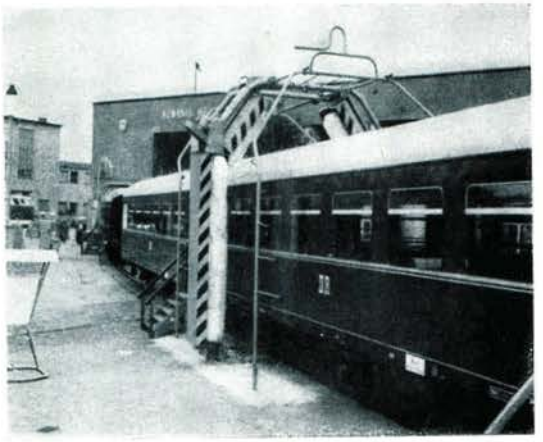


Foto: G. Illner, Leipzig

Wissen Sie schon . . .

● *daß diese standardisierte Außenreinigungsanlage neuerdings von der Deutschen Reichsbahn für die Reinigung von Reisezugwagen verwendet wird? Sie wurde zuerst während der Leipziger Verkehrskonferenz im vorigen Jahr vorgestellt und ist auch für Doppelstock-Einheiten geeignet. Die Anlage wird automatisch von einem Bedienungspult aus gesteuert.*

● *daß die erste elektrische Vollbahnstrecke in Europa im Jahre 1899 eröffnet wurde? Sie führte von Thun nach Burgdorf und wurde von Drehstromlokomotiven befahren, die mit 250-PS-Motoren eine Höchstgeschwindigkeit von 36 km/h erreichten.*

● *daß in der VR China jetzt eine Gebirgsbahn gebaut wurde, die über 600 Kilometer lang ist? Die größte Steigung der Strecke Paotschi–Tschengtu beträgt 30 %. Für den Bau dieser Bahn waren 168 Brücken und 299 Tunnel erforderlich. Die Trasse verläuft teilweise in einer Höhe von 817 m ü. d. M.*

● *daß die erste sowjetische Gasturbinenlokomotive auf einer Versuchsstrecke über 5000 km Probefahrten hinter sich brachte? Die Lokomotive wird mit dem minderwertigen flüssigen Brennstoff Masut betrieben. Die Geschwindigkeit, die die Lok erreichen kann, beträgt 100 km/h. Sie hat eine Leistung von 3500 PS, die Drehzahl des Aggregats beläuft sich auf 8500 U/min.*

AUS DEM INHALT

Vom Weltraum zur Erde 117

Dipl.-Ing. Friedrich Spranger
Die Waldeisenbahn Muskau 118

Dieter Hüsken
Die Deutsche Reichsbahn im internationalen Reisezugverkehr . . . 121

2 × TT 123

10 m² in H0 124

Walter Herschmann
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 387.0 der ČSD II. Teil 125

Helmut Kohlberger
In Nürnberg notiert 132

Ing. Lubos Kotnauer
Speisen der Hilfsstromkreise von Modellfahrzeugen mit Hochfrequenzwechselstrom 134

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 137

Wir stellen vor: Schwere Co'Co' Diesellokomotive 138

Ing. Dieter Bäzold
Fünf Schnellzuglokomotiven der Deutschen Reichsbahn (Schluß) . . 139

Günter Barthel
Der DR abgelauscht 141

Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner", Lehrgang „Für den Anfänger" und Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug . . . . . **Beilage**

Titelbild

Noch wenige Wochen sind es nur, bis der VIII. Internationale Modellbahnwettbewerb stattfindet. Haben auch Sie sich diesen Termin vorgemerkt, und wollen Sie nicht einmal nach Bad Schandau kommen? Dann werden Sie auch an diesem Schrankenposten vorbeifahren

Foto: Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Zu den großen internationalen Verbindungen auf dem Kontinent zählt auch die von Wien nach Zürich. Die ÖBB setzen in dieser Verbindung einen modernen elektrischen Schnelltriebwagenzug ein, der den bezeichnenden Namen „Transalpin" erhielt

Foto: J. Claus, Frankfurt/M.

IN VORBEREITUNG

Die Standseilbahn Augustusburg
Die Dieselfahrzeuge der SNCF
Von der Pferdebahn zur T III

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin-Wilhelmsruh — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Dipl.-Ing. Günter Drießnack, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg (Thür.) — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden — Ing. Walter Georgii, Entwurfs- u. Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. **Redaktion „Der Modelleisenbahner"**, Chefredakteur: Ing. Klaus Gerlach, Redaktion: Helmut Kohlberger, Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14, Fernsprecher: 22 02 31, Fernschreiber: 01 14 48. Grafische Gestaltung: Marianne Hoffmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2. Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

10. JAHRGANG · BERLIN · MAI 1961 5

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Vom Weltraum zur Erde

Modellbahnbau ist nachschaffende Gestaltung, ist eine unausgesprochene Reverenz, vor denen, die einmal das Original, das Vorbild schufen. Hochachtung vor schöpferischer Leistung ist uns also wahrhaftig nicht fremd, und das erste Gefühl, das jeden Modellbahnbauer bewegte, als er die Nachricht vom Flug eines Menschen in das Weltall vernahm, war das der Hochachtung vor einer in seiner Bedeutung noch gar nicht abzuschätzenden Großtat. Die Eisenbahn hat unseren Planeten erschließen helfen, das Flugzeug hat die Erdteile aneinandergerückt, die Raketentechnik aber öffnet das Universum.

Es erübrigt sich, unsere Leser darauf hinzuweisen, welche großen technischen Probleme gelöst werden mußten, bevor Juri Gagarin starten und wieder glücklich landen konnte. Wir wissen alle, wieviel Präzision zum Eisenbahnbau gehört. Wir können ahnend abschätzen, welche wissenschaftliche, technische, handwerkliche Präzisionsarbeit auf allen Gebieten notwendig war, bis am 12. April Start und Rückkehr Gagarins erfolgen konnten. Eine solche Leistung ist nur möglich, wenn hervorragende Gelehrte, Wissenschaftler, Techniker, Konstrukteure und ausgezeichnete Facharbeiter zahlreicher Industriezweige in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit zusammenwirken. Der Weltraumflug zeigt nicht nur, daß die sowjetische Raketentechnik mit Abstand die Spitze im Weltmaßstab hält, er zeigt, daß das technisch-wissenschaftliche Niveau der sowjetischen Industrieproduktion zumindest in den am Raketenflug beteiligten Produktionszweigen – und das sind bestimmt nicht wenige – unerreicht ist.

Ihr volles Gewicht erhält diese Feststellung aber erst durch eine Tatsache, auf die in diesem Zusammenhang hingewiesen werden muß. Als am 8. Mai 1945 die Sowjetarmeen den Hitler-Faschismus endgültig zerschlagen hatten, war die Sowjetunion ein zerstörtes, ausgeplündertes Land. Verbrannte Erde hatten die Hitlerarmeen in weiten Gebieten der Sowjetunion bei ihrem Rückzug hinterlassen. Auf die Vereinigten Staaten aber war keine einzige feindliche Bombe abgeworfen worden ... So ungleich waren die Bedingungen für die beiden größten Industriemächte der Welt vor 16 Jahren. Daß die Sowjetunion einen ihrer Bürger als ersten Menschen in das Weltall senden konnte, zeigt auch dem letzten Zweifler die unbestreitbare Überlegenheit des sozialistischen Wirtschaftssystems. Der Sozialismus hat das Tor zum Weltall aufgestoßen. Jetzt gilt es, die großen Möglichkeiten zu nutzen, die vor uns liegen. Bedingung dazu aber ist die Sicherung des Friedens auf der Erde. Wer, wie wir, seine Arbeit der Nutzung der Technik zu friedlichen Zwecken widmet, darf sich nicht mit der Hochachtung vor der gewaltigen Leistung des Weltraumfluges begnügen. Der wendet den Blick vom Weltraum zur Erde zurück, und da wird der Kampf um den Frieden heute und hier zur bindenden Verpflichtung.

Dipl.-Ing. FRIEDRICH SPRANGER, Dresden

DIE WALDEISENBAHN MUSKAU

DK. 625.61

An der Neiße, etwa 50 km unterhalb Görlitz, liegt das Moorbad Muskau. Beschauen wir uns von einer nahegelegenen Anhöhe die Umgebung, so erblicken wir bis zum Horizont hin nur Kiefernwald. Lediglich einige kleinere Orte mit ihren Häusern, Wiesen und Weiden liegen, Inseln gleichend, in diesem Meer von Bäumen.

Dieses ganze Gebiet, nämlich der größte Teil des Kreises Weißwasser, gehörte bis 1945 zu den Besitzungen eines Junkers. Neben einem großen Holzreichtum sind in diesem Gebiet besonders reiche Kohle-, Kies- und Tonvorkommen vorhanden. Bereits vor der Jahrhundertwende begann der Junker mit dem Abbau dieser wertvollen Rohstoffe. Er ließ Papierfabriken, Sägewerke, Ziegeleien, Glashütten, Keramikwerke und Braunkohlengruben errichten, in denen die Arbeiter bei einem geringen Lohn für den Profit des Junkers schuften mußten.

Besondere Schwierigkeiten bereitete aber der Abtransport der Rohstoffe und Produkte. Um einem kostspieligen Straßenbau aus dem Wege zu gehen, wurde alles zunächst mittels Kähnen auf der Neiße befördert. Damit konnten jedoch nur die Gebiete längs des Flusses erschlossen werden. Deshalb wurde bald ein Netz von Gleisen, die eine Spurweite von 600 mm hatten, durch das Gebiet gelegt. Anfangs mußten Pferde die Zugförderung übernehmen, doch bereits im Jahre 1896 wurde die erste Dampflokomotive eingesetzt; 1914 kamen zwei weitere hinzu, und 1939 gehörten dem Betrieb schon elf Dampflokomotiven, eine Diesellokomotive, etwa 550 Wagen und ein Gleisnetz von etwa 100 km Länge an. Die gesamten Anlagen dienten ausschließlich dem Güterverkehr.

Im Jahre 1945 ging der umfangreiche Besitz des Junkers in die Hände des Volkes über. Die „Waldeisenbahn Muskau", so ist heute der offizielle Name dieses Kleinbahnbetriebes, wurde zunächst dem Rat der Stadt Muskau, 1946 der Hauptverwaltung Land- und Forstwirtschaft und 1949 dem VEB Kraftverkehr Sachsen unterstellt. Seit 1951 ist sie Bestandteil der Deutschen Reichsbahn und gehört der Rbd Cottbus an. Dennoch gelten auf ihr besondere Tarife, die Bestimmungen der BO und EVO finden keine Anwendung. Heute umfaßt die Bahn das in Bild 1 dargestellte Netz, das über rund 80 km Gleislänge verfügt. Es ist in die Strecken 1 bis 6 eingeteilt, von denen kleinere Stichbahnen abzweigen. Diese enden gewöhnlich mitten im Walde bei einer Kiesgrube, einem Moorstich, einer Glashütte, Papierfabrik oder auch bei einem Holzeinschlag. Die Eisenbahn ist hier unentbehrlich, da diese Gebiete oft nur durch Waldwege zu erreichen sind, die nicht von Kraftfahrzeugen benutzt werden können. Die Strecke 6 bildet jetzt ein eigenes Netz. Sie war ursprünglich an das Hauptnetz angeschlossen. Ihre Verbindung zu diesem verlief durch die Stadt Weißwasser.

Anschluß an die Regelspur in Muskau besteht an der Umschlagstelle in Muskau und an der Verladestelle in

Bild 1 Streckennetz der Waldeisenbahn Muskau

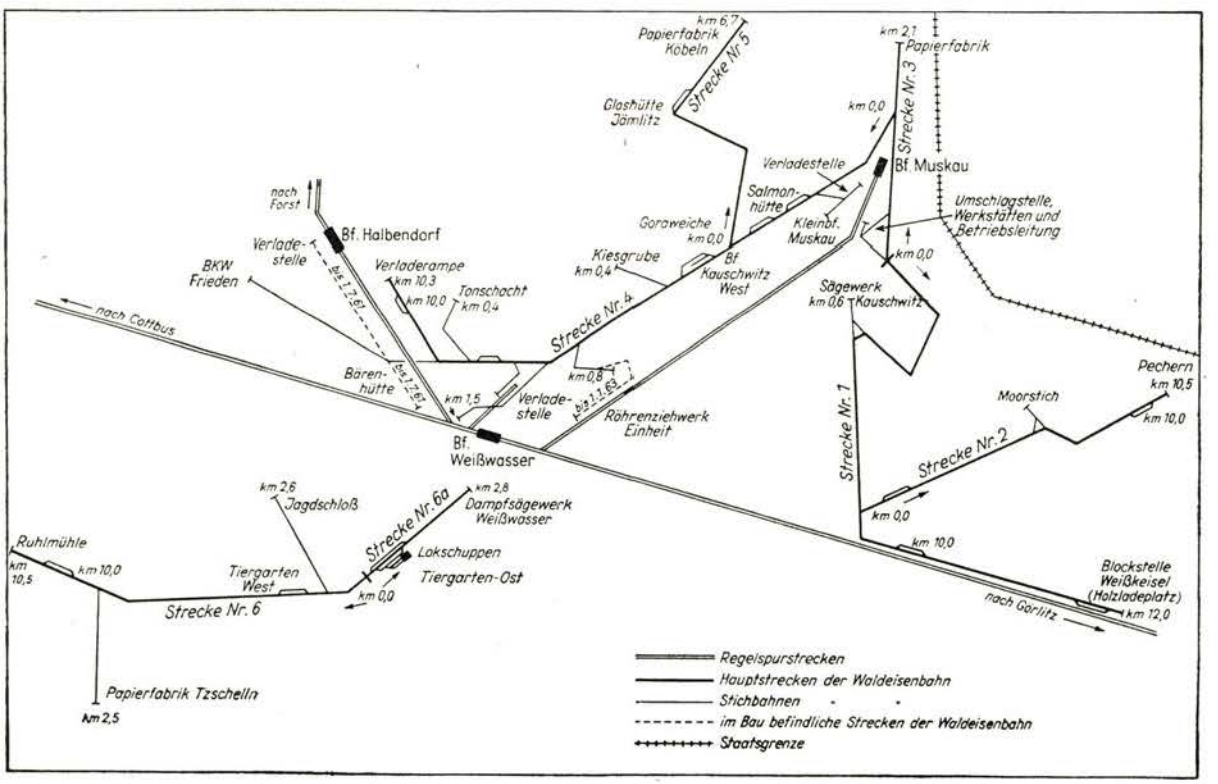


Bild 2 Ot-Wagen an der Kiesladestelle der Strecke 4

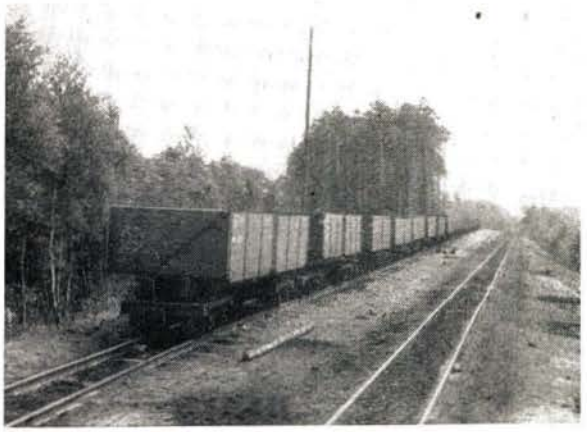


Bild 3 Zur Beladung bereitgestellte Kastenwagen in der Wagenübergabestelle des Braunkohlenwerkes „Frieden"

der Nähe von Weißwasser. In Muskau ist eine breite Ladestraße vorhanden, auf der mittels Förderbändern von den Wagen der Waldeisenbahn in Lastkraftwagen oder in Regelspurwagen und umgekehrt verladen wird. Längs des Güterschuppens der Waldeisenbahn zieht sich eine überdachte Ladebühne hin, über die witterungsempfindliche Güter aus Güterwagen der Schmalspurbahn in solche der Regelspur verladen werden können. In diesem Gelände befinden sich auch die Betriebsleitung und sämtliche Werkstätten der Waldeisenbahn. Alle Reparaturen und Überholungen werden hier ausgeführt, Lokomotiven und Wagen müssen nicht in ein RAW überführt werden. Mit sauberen Dusch- und Waschräumen sowie einer zweckmäßig eingerichteten Betriebsküche schuf unser Staat Erleichterungen für die hier arbeitenden Menschen.

Etwas näher wollen wir uns die Strecke 4 ansehen. Sie zweigt in Muskau von der Strecke 3 ab und hat eine Betriebslänge von 10,3 km. Zahlreiche Kreuzungsstellen lassen auf einen regen Eisenbahnverkehr schließen. Die Strecke ist so stark belastet, daß man für einen Teil von ihr den Bau eines zweiten Gleises in Erwägung gezogen hatte.

Betrachten wir nun die wichtigsten Teile dieser Strecke. An der Verladestelle in Muskau werden von überdachten Hochgleisen Kohle und andere Schüttgüter in Lastkraftwagen gekippt. Die Goraweiche stellt den Abzweig der Strecke 5 nach Köbeln dar. In der Kiesgrube beeindrucken besonders die kontrastreichen Farben. Vor einer grellgelben Kieswand stehen die kohlschwarz gestrichenen Kippwagen (Bild 2). Darüber ist im Hintergrund der schwarzgrüne Kiefernwald zu sehen. Im Walde einer Modellbahnanlage würde eine solche Kiesgrube sicher ihre Wirkung nicht verfehlen.

Besondere Bedeutung kommt dem Braunkohlenwerk „Frieden" zu. In ihm werden etwa 1000 t Rohbraunkohle je Tag gefördert, zu deren Abtransport dem Werk täglich rund 200 Wagen zugeführt werden müssen. Bild 3 zeigt die an der Wagenübergabestelle bereitgestellten Leerwagen. Hier werden sie von werkseigenen Lokomotiven übernommen und an die Abbaustelle gefahren. Bei der Ausfahrt aus der Grube ist eine Steigung von 44 ‰ zu überwinden. Bis zum Scheitelpunkt müssen die Züge nachgeschoben werden.

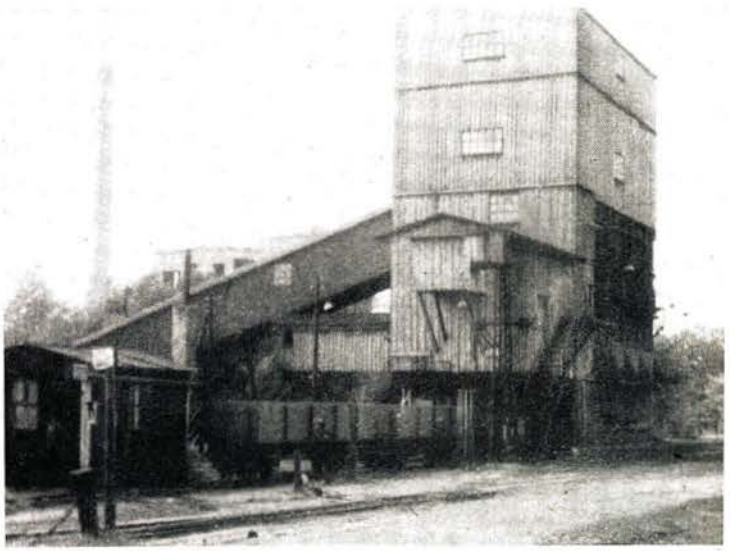
An der Wagenübergabestelle holen dann Lokomotiven der Waldeisenbahn die beladenen Kohlenwagen wieder ab. Die Züge, die oft aus 120 Achsen (30 Wagen) bestehen, fahren zur Verladestelle bei Weißwasser (Bild 4). Hier wird die Kohle in ein Brecherwerk gekippt, mittels Siebe entsprechend den verschiedenen Stückgrößen in einzelne Hochbunker verteilt und sortimentgerecht teils in Regelspurwagen, teils aber auch in Wagen der Waldeisenbahn geschüttet, mit denen sie dann zu den weiteren Anschlußstellen der Bahn befördert werden kann.

In Zukunft wird die Kohle vom Braunkohlenwerk über die z. Z. im Bau befindliche Bandförderanlage nach Halbendorf transportiert. Den Werkverkehr übernimmt eine elektrische Grubenbahn mit einer Spurweite von 900 mm. Der Anschluß der Waldeisenbahn wird dann überflüssig. Um jedoch deren Kapazität weiterhin auszulasten, werden neue Betriebe an das Netz angeschlossen, z. B. die Bärenhütte in Weißwasser und das Röhrenziehwerk „Einheit". Bis zum Juli 1961 wird außerdem der Anschluß zur Verladestelle Halbendorf geschaffen, um hier die Kohle, die zur Deckung des Bedarfs der Anschließer notwendig ist, in die Wagen der Waldeisenbahn verladen zu können.

An Fahrzeugen verfügt die Bahn augenblicklich über zehn Lokomotiven und 461 Wagen.

Die Lokomotiven werden nur mit einem Mann besetzt, der Lokomotivführer und Heizer zugleich ist. Am häufigsten ist die in Bild 5 gezeigte Lokomotive der Gattung K 44,3 vertreten (Nr. 99 33 11 und 99 33 13 bis 18). Sie hat folgende technische Daten:

Bild 4 Die Verladestelle bei Weißwasser



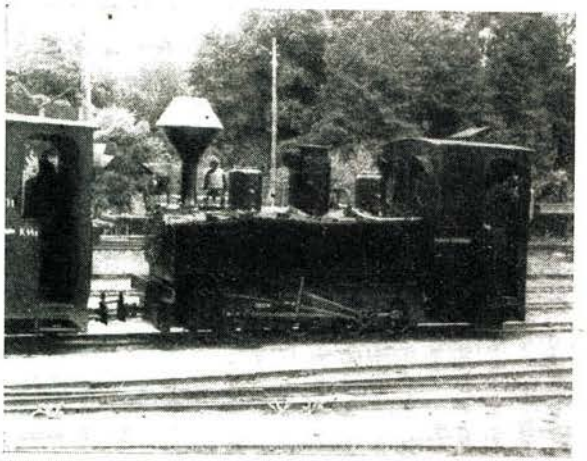


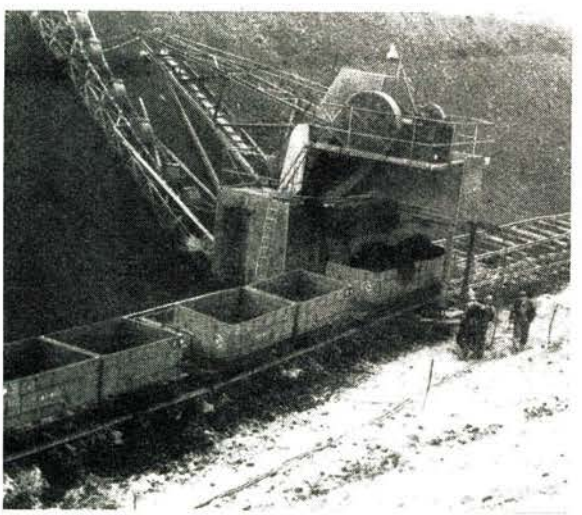
Bild 5 Eine Lokomotive der Gattung K 44,3 im Betriebsgelände Muskau. Der Aufsatz auf der Esse dient zur Vermeidung des Funkenfluges

Baujahr	1914 bis 1917	
Firmen	Krauß, Borsig, Henschel	
Bezeichnung	Pn 2	
Leistung	50	PS
Zugkraft	2 075	Kp
Kesseldruck	15	kg/cm²
Höchstgeschwindigkeit	15	km/h
Achszahl	4	
Achslast	3	Mp
Dienstmasse	12	t
Leermasse	10,2	t
Wasservorrat	1,1	t
Kohlevorrat	0,7	t
Länge über Puffer	5 800	mm
Laufkreisdurchmesser	560	mm
fester Achsstand	2 260	mm
größter Achsstand	2 330	mm
Zylinderdurchmesser	240	mm
Kolbenhub	240	mm

Diese Lokomotiven haben Flachschieber. Auffallend groß ist der Schornstein, dessen Dimensionen durch einen besonderen Funkenfänger bestimmt werden.

Der Wagenpark setzt sich aus GG-, SS-, H-, Ot-, OO- und OOkk-Wagen zusammen. Teilweise ist der Rahmen aus Profilstahl, teilweise aus Vierkant-Hölzern gefertigt. Die Ot-Wagen sind einfache Kipploren mit einem Fassungsvermögen von einem bzw. zwei m³.

Bild 6 OOkk-Wagen an der Förderstelle im Braunkohlenwerk „Frieden"



Bei den OOkk-Wagen besagt das Nebengattungszeichen kk, daß der Laderaum aus abnehmbaren Kästen besteht (Bild 6). Einen Überblick über den derzeitigen Wagenbestand soll folgende Tabelle geben:

Bezeichnung		Gattung	Zahl	Lüp (mm)	Breite (mm)
Mannschaftswagen		GG	3	6700	1400
gedeckte Wagen		GG	8	6700	1400
Stoffwagen		SS	16	6700	1520
Kippwagen		Ot	42	2000	1600
		Ot	23	3100	1900
Langholzwagen		H	50	2000	1000
Brigadewagen	Plattform u. Kasten	OO	78	6700	1660
	Kasten, Holzbauart	OO	26	6700	1400
Kohlewagen	alt Holzbauart	OOkk	87	6700	1550
	neu, Stahlbauart	OOkk	128	6700	1550

Alle Fahrzeuge haben Mittelpufferkupplung, die bei vierachsigen Wagen an den Drehgestellen befestigt sind. Diese müssen demzufolge an den äußersten Enden des Wagenkastens angebracht sein. Die Kupplungen sind noch einfacher als die unserer Modellfahrzeuge. Sie bestehen aus losen Ösen, die über Bolzen geworfen werden, die an der Zug- und Stoßvorrichtung des Wagens befestigt sind.

An vielen Wagen bemerken wir an der Stirnseite einen weißen Kreis mit liegendem Kreuz im Innern (Bild 3). Diese Wagen besitzen so breite Spurkränze, daß sie auf Strecken mit 630-mm-Spurweite übergehen können. Solche Gleise befinden sich in der Keulerhütte, die wohl auf dem einstigen Grund und Boden des Junkers lagen, nicht aber zu seinem Besitz gehörten. Demzufolge mußte deren Werkbahn, die in der Nähe Muskaus die Waldeisenbahn kreuzt, auf Betreiben des Junkers in einer anderen Spurweite gebaut werden, als sie die Waldeisenbahn hat. Heute ist sie an das Netz der 600-mm-Spur angeschlossen, und ein Teil der Waldeisenbahnwagen kann dank des geringen Unterschiedes beider Spurweiten in die Anlagen der Werkbahn übergehen.

Auch in Zukunft behält die Waldeisenbahn ihre wirtschaftliche Bedeutung für den Kreis Weißwasser bei. Ihr Vorteil gegenüber dem Straßenverkehr und anderen Eisenbahnen ist, daß Umbauten und Erweiterungen des Netzes ohne großen Kostenaufwand möglich sind. Die Wirtschaftlichkeit ist durch den Transport verhältnismäßig großer Lasten bei geringem Personalbedarf gegeben.

Fotos: Verfasser

„Vor zehn Jahren noch erzeugte das sozialistische Lager erst ein Viertel der Industrieproduktion der Welt. Heute ist es bereits mehr als ein Drittel. Welche Lebenskraft des Sozialismus spricht allein aus dieser Tatsache!

Unaufhaltsam wächst die Stärke des sozialistischen Weltsystems und damit in engem Zusammenhang auch der Einfluß jener Kräfte, die für den gesellschaftlichen Fortschritt, für Frieden, für nationale Unabhängigkeit, für Demokratie und für den Sozialismus kämpfen. Das ist in der ganzen Welt so — und das kennzeichnet auch die Lage in Deutschland."

Aus der Rede des Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission der DDR, Bruno Leuschner, auf der 12. Tagung des ZK der SED.

DIETER HÜSKEN, Potsdam

Die Deutsche Reichsbahn im internationalen Reisezugverkehr

Die internationalen Reisezugverbindungen der Deutschen Reichsbahn wurden seit 1950 von Jahr zu Jahr erweitert. Die Organisation des internationalen Reiseverkehrs obliegt der „Europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz". Dieses internationale Gremium tritt jährlich einmal jeweils in einem Land der Mitgliedsverwaltung zur Beratung zusammen. Seit dem Jahre 1923 tagt sie regelmäßig. An dieser Konferenz nehmen auch Schiffs-, Speisewagen- sowie Schlafwagen-Gesellschaften teil, soweit sie an der Durchführung des internationalen Reisezugverkehrs beteiligt sind.

Die Deutsche Reichsbahn arbeitet seit 1949 in dieser Organisation aktiv mit und ist seit dem Jahre 1951 wieder selbständiges Mitglied.

Ihr Ansehen konnte durch die systematische Entwicklung der internationalen Verkehrsbeziehungen ständig gefestigt werden.

Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz legt in den Gruppenverhandlungen die Fahrzeiten und die Zugbildung für die Expreßzüge und die Züge im Nachbarverkehr nach Auswertung der Reiseverkehrsströme fest. In den großen Verbindungen verkehren Expreßzüge mit mehr oder weniger klangvollen Namen, wie z. B. „Balt-Orient-Expreß", „Skandinavien-Italien-Expreß", „Arlberg-Orient-Expreß" u. a. m.

Für jeden Expreßzug gibt es eine Geschäftsführende Verwaltung, die für die Ausarbeitung eines guten Fahrplanes unter Berücksichtigung der Verkehrsaufgaben verantwortlich ist. Auch der Deutschen Reichsbahn wurde die Geschäftsführung für mehrere Expreßzüge übertragen.

Bereits in Vorverhandlungen werden Änderungen von Zugverbindungen mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen geprüft, ehe sie im Rahmen der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz behandelt werden.

Es ist ja auch verständlich, daß die umfangreichen Arbeiten nicht nur während einer sechstägigen Konferenzdauer bewältigt werden könnten.

Die Nachbarverbindungen – Zugverbindungen nur zwischen zwei Eisenbahnverwaltungen – sollen bereits in Einzelabsprachen vorher behandelt sein.

Die Konferenzsprachen sind deutsch und französisch. Die während der Konferenz behandelten Zugverbindungen werden protokollarisch verabschiedet. Das Gesamtergebnis wird dann in einer umfangreichen Niederschrift veröffentlicht. Diese Ergebnisse dienen bereits der Vorbereitung des Kursbuchdruckes für die Zugverbindungen im internationalen Teil.

Die Vollversammlung der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz befaßt sich mit Fragen des Reiseverkehrs allgemeiner Art. Sie legt unter anderem die Gültigkeitsdauer des Jahresfahrplanes fest. Der Übergang vom Sommer- zum Winterfahrplan erfolgt im allgemeinen am vierten Sonntag im Mai und endet am letzten Sonnabend im September jeden Jahres.

Um einwandfrei das erforderliche Platzangebot in den internationalen Reisezügen ermitteln zu können, werden jährlich zwei Erhebungen durchgeführt, und zwar eine während der verkehrsschwachen, die andere in einer verkehrsstarken Zeit. Diese Erhebungen geben auch über das „Woher" und „Wohin" der Reisenden Aufschluß. Die Reisenden werden nach dem Herkunftsland und dem Zielland, wohin sie reisen, erfaßt, um somit die zweckmäßigsten Zugverbindungen auszuarbeiten. Die auf diese Weise ermittelten Reiseverkehrsströme werden ausgewertet, schematisch dargestellt und zwischen den beteiligten Verwaltungen ausgetauscht.

Die letzte Vollversammlung befaßte sich in Leningrad auch mit der Frage einer Überprüfung der Zuschläge für Liegeplätze im internationalen Verkehr. Hierbei war interessant festzustellen, daß die Zuschläge der Liegewagen stellenden Verwaltungen sehr stark voneinander abweichen. Der Reisende hat möglicherweise einen unterschiedlichen Betrag zu zahlen, wenn in einem Zuge Liegewagen verschiedener Verwaltungen verkehren.

Die Vollversammlung stellte richtig fest, es gehe nicht an, daß die Wagenbeistellung eines Liegewagens der „Angebotsfrage" untergeordnet werden darf, noch weniger darf den Reisenden zugemutet werden, im gleichen Zuge und bei gleicher Ausrüstung der Liegewagen verschiedene Preise zu zahlen.

Als Übergangslösung wurde ein Kompromißvorschlag angenommen, der vorsieht, daß sich bis zur generellen Klärung dieser Frage die an einem Zuglauf beteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Höhe des Zuschlages einigen müssen. Die Gebühren der Deutschen Reichsbahn, der Österreichischen Bundesbahn und der Deutschen Bundesbahn liegen gegenwärtig am niedrigsten. In den Expreßzügen des internationalen Verkehrs laufen überwiegend sogenannte Kurswagen. Das sind Wagen, die zwei Orte unmittelbar miteinander verbinden und auf entsprechenden Umstellbahnhöfen den Zug wechseln. Zum Beispiel verkehren im „Balt-Orient-Expreß" – Verbindung Berlin–Sofia – Kurswagen Berlin–Bukarest. Diese Wagen werden in Budapest auf einen Zug Budapest–Bukarest umgestellt. Es gibt eine große Zahl von Expreßzügen, die überwiegend aus Kurswagengruppen zusammengesetzt sind. Diese Züge sind verspätungsanfällig, weil jeweils auf den Umstellpunkten auf das Eintreffen der einzelnen Kurswagen gewartet werden muß, wenn man nicht auf einen Anschluß im Verspätungsfall verzichten will.

Aus diesem Grund wurde einer Ganzzugbildung für Züge in Hauptrelationen der Vorrang gegeben. Zur weiteren Erhöhung der Reisegeschwindigkeit internationaler Züge mußten die aufwendigen Zeiten für das Rangieren von Kurswagen wegfallen. Die Ganzzüge halten nur auf den wichtigsten Bahnhöfen in dem Umfange, wie dies verkehrlich und für das Umspannen der Lokomotiven erforderlich ist.

Der Aufbau von Schnelltriebwagenverbindungen zwischen den Hauptstädten und großen Städten hat seit 1950 begonnen. Die Deutsche Reichsbahn kann für sich in Anspruch nehmen, als erste Verwaltung am 21. Dezember 1950 den Triebwagenverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Berlin und Prag begonnen zu haben. Erst später wurde das Netz solcher Triebwagenverbindungen auch in Westeuropa aufgebaut.

Durch die Umstellung der Traktionsarten auf elektrischen und Dieselbetrieb wurden wesentliche Voraussetzungen für die Beschleunigung der Reisezüge erreicht.

Um das äußere Zugbild der internationalen Reisezüge zu verbessern, einigte man sich dahingehend, daß vorerst im Nachbarverkehr DDR–VR Polen und DDR–ČSSR die gesamte Zuggarnitur von der einen oder anderen Verwaltung gestellt wird. Es sind bereits von den Verwaltungen der sozialistischen Länder Untersuchungen eingeleitet worden, daß eine solche Regelung auch für die Expreßzüge verwirklicht wird. Gegen-

wärtig sind beispielsweise im „Pannonia-Expreß" – Berlin–Prag–Budapest–Bukarest mit Flügel Budapest–Belgrad–Sofia – fünf Verwaltungen an der Wagengestellung eines Zuges beteiligt. Die Bauformen der eingesetzten Wagen weichen aber noch sehr voneinander ab, obwohl schon in den nächsten Jahren durch eine Standardisierung der Grundabmessungen der Neubaufahrzeuge bessere Bedingungen bestehen werden.

Direkte Verbindungen der DR

a) *Verbindung Moskau–Berlin–Paris bzw. Hoek van Holland*

Diese Verbindung ist seit 1960 zum ersten Mal nach dem Kriege wiederaufgenommen worden. Die Geschäftsführung liegt bei der Deutschen Reichsbahn. Es verkehren durchgehende Wagen der sowjetischen Eisenbahnen – Schlafwagen 1. Klasse (WLA). Diese Verbindung hat sich sehr gut entwickelt. Um einen größeren Kundenkreis dafür zu gewinnen, werden die sowjetischen Eisenbahnen ab Sommerfahrplan 1961 Schlafwagen, die über Einbett-, Zweibett- und Dreibettabteile verfügen, einsetzen (WLAB). Der bisher ebenfalls mit dieser Verbindung bediente Verkehr DDR–Volkspolen wird auf eigene Verbindungen orientiert. Damit besteht eine größere Möglichkeit, Touristengruppen für die Sowjetunion im vorgenannten Zug zu befördern.

b) *Verbindung Warschau–Berlin–Paris bzw. Hoek van Holland*

Nach dem Kriege hatte sich eine Verbindung Warschau–Prag–Straßburg–Paris entwickelt, die als erste Ersatzverbindung für den früheren „Nord-Expreß" bestand. Der Reisestrom wird wieder über den kürzesten Weg über Berlin geleitet. Ab Sommerfahrplan 1961 wird eine Verlängerung des Zugpaares Warschau–Berlin über Frankfurt (Main) nach Paris erfolgen. Damit wird ein kurzer Verkehrsweg über die Strecken der Deutschen Reichsbahn geschaffen. Gleichzeitig wird ab Berlin mit diesem Zug eine Kurswagenverbindung Berlin–Rom eingerichtet.

Außerdem werden in dem Zugpaar Warschau–Berlin Kurswagengruppen Warschau–Berlin–Paris über Aachen und Warschau–Berlin–Hoek van Holland eingesetzt.

c) *Die Triebwagenverbindung „Berolina"* wird in den Sommermonaten bis und ab Brest und in den Wintermonaten bis und ab Warschau günstige Reisezeiten anbieten. Bei Triebwagenzügen wird auf die Bezeichnung „Expreß" verzichtet.

d) Für den *Touristenverkehr mit der UdSSR* ist ein weiteres Zugpaar vereinbart worden, das ab Warschau Anschlußmöglichkeiten nach Leningrad über Grodno vermittelt.

Ebenso ist für die Verbindung Berlin–Warschau ein weiteres Zugpaar für den Sommerfahrplanabschnitt vorgesehen.

e) In der Verbindung *Berlin–Katowice* werden die polnischen Eisenbahnen die entsprechenden Wagenzüge einsetzen. Die gleiche Regelung ist für die Verbindung Leipzig–Görlitz–Warschau vorgesehen.

f) *"Pannonia-Expreß"*

Die Verbindung Berlin–Prag–Budapest–Bukarest und Budapest–Belgrad–Sofia berührt das Pannonische Becken (Ungarisches Becken). Diese Bezeichnung stammt von der Benennung der ehemals römischen Provinz.

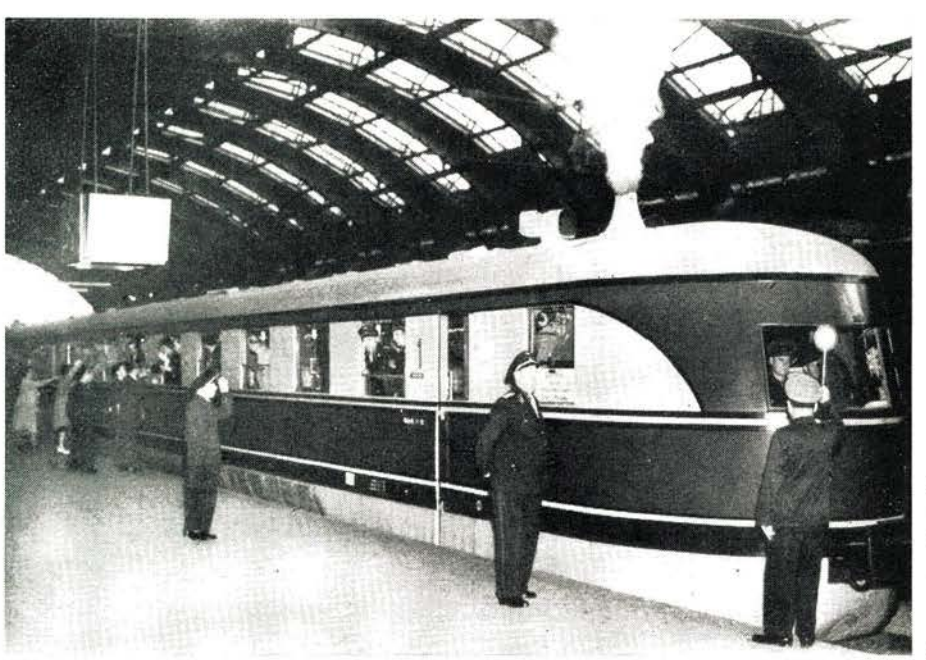
Die Deutsche Reichsbahn erhielt auch für dieses Zugpaar die Geschäftsführung übertragen. Um eine bessere Beförderungsmöglichkeit auf weitere Entfernung zu bekommen, wurde unter Auswertung der Reisestromanalysen festgelegt, daß während der Hauptreisezeit zwischen Prag und Budapest ein Entlastungszugpaar gefahren wird. In beiden Richtungen wurde dieser Expreß um eine Stunde beschleunigt.

g) *„Balt–Orient-Expreß"*

Der Name dieses Expreßzuges trifft heute für seinen eigentlichen Ausgangspunkt nicht mehr voll zu. Die Verbindung begann ursprünglich in Stockholm mit Überquerung des Baltischen Meeres, der Ostsee. Dieser Verkehrsstrom hat sich in den letzten Jahren sehr stark nach Österreich und Süddeutschland verschoben.

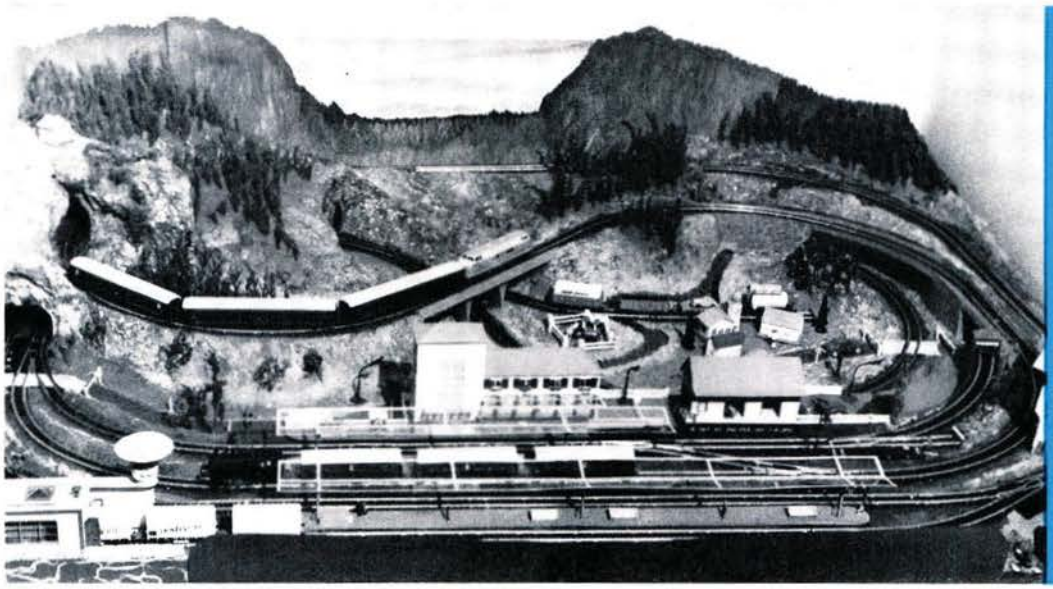
Der weitere Laufweg ist etwa der gleiche wie beim „Pannonia-Expreß" in einer um etwa zwölf Stunden veränderten Zeitlage.

Fortsetzung Seite 142

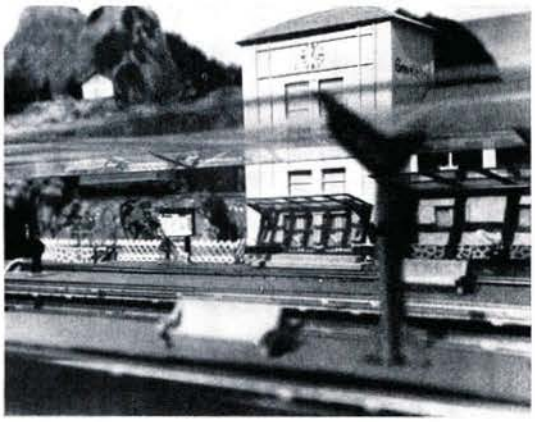


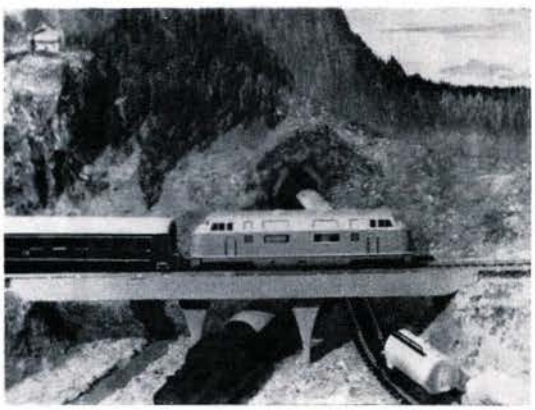
Der Schnelltriebwagen „Berolina" bei Abfahrt vom Berliner Ostbahnhof

Foto: Zentralbild



2x TT



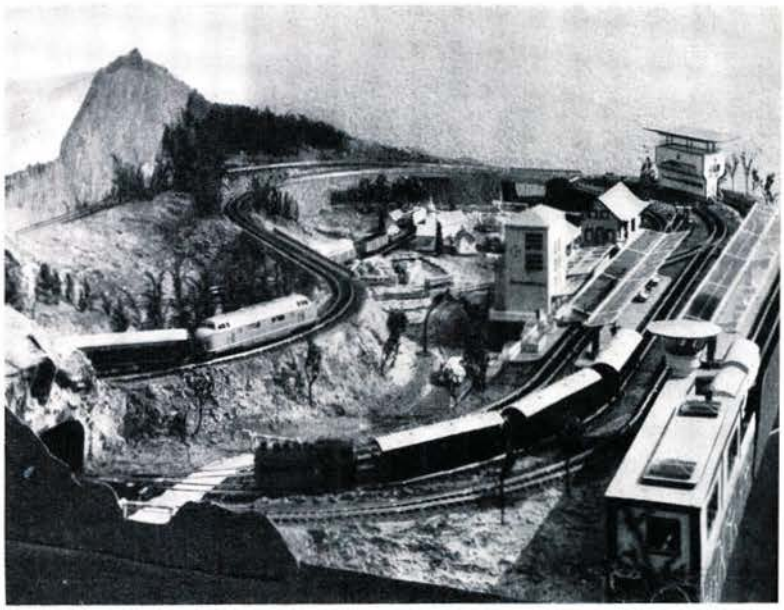


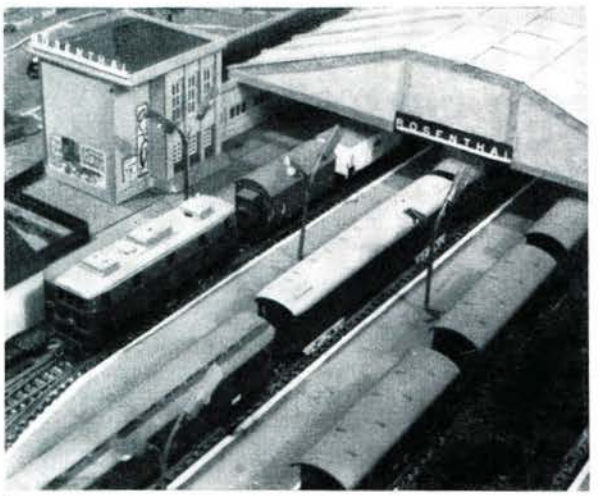
Neben dem Vater, der diese TT-Anlage baute, beschäftigen sich auch seine beiden Töchter – 8 und 12 Jahre – begeistert mit der Eisenbahn.

Unser Leser, Herr Helmut Schütz aus Markranstädt bei Leipzig, befaßt sich seit zwei Jahren mit TT-Bahnen. Seine gut gelungene Anlage ist sehr platzsparend – ein entscheidender Faktor beim Bau von Modellbahnanlagen; sie ist 1 × 1,38 m groß.

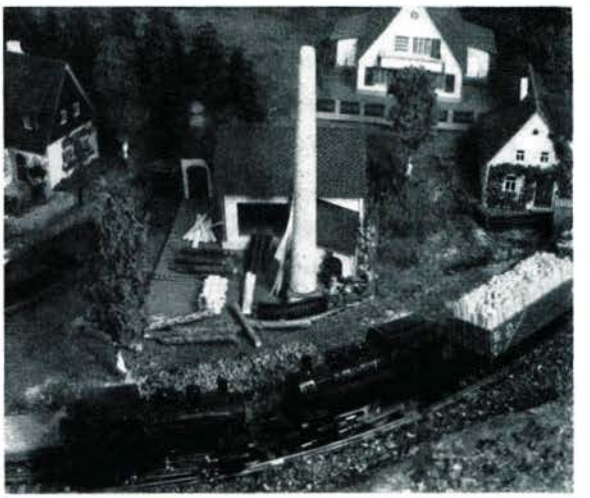
Hier zeigt sich wieder einmal, daß bei der Nenngröße TT auch auf kleinstem Raum viel gebaut werden kann.

Beim Betrieb und beim weiteren Ausbau wünschen wir Herrn Schütz und seinen Töchtern viel Freude. Fotos: Schütz





1



2

Mehrere Ausschnitte aus der etwa 10 m² großen H0-Anlage unseres Lesers Günter Franke aus Haldensleben zeigen diese Aufnahmen. Seit ungefähr einem Jahr baut Herr Franke an seiner Anlage, die – nach seinen Angaben – noch längst nicht fertig ist. Immerhin kann man auf den Bildern doch ein ziemlich wirklichkeitsnahes „Eisenbahnmilieu" erkennen.

Die Anlage ist als eine Gebirgslandschaft mit einem Talkessel in der Mitte aufgebaut. Im Talkessel vorn liegt der Bahnhof Rosenthal; gegenüber der Haltepunkt Rosenthal-West.

Auf einer eingleisigen Hauptstrecke gelangt der Zug über Hp Bergheim-West (mit Anschluß zum Sägewerk) zum Bahnhof Bergheim. Von hier fährt er über eine ebenfalls eingleisige Hauptstrecke wieder zum Bahnhof Rosenthal. Vom Bahnhof Bergheim führt eine eingleisige Nebenbahn zum Bergbahnhof.

3

10 m² in H0

4

Bild 1 Hochbetrieb herrscht im Bahnhof Rosenthal

Bild 2 Einfahrt zum Haltepunkt Bergheim-West

Bild 3 Diese Diesellokomotive Modell „Umbau" war ursprünglich eine E 46

Bild 4 Eine Serpentine führt zdm Berghotel

Fotos: Franke