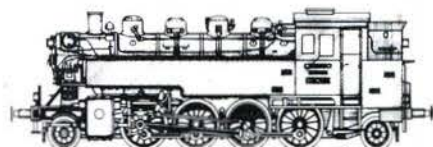


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 26



DEZEMBER  
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

# 12/77

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



## INHALT

Weltstand im Schienenfahrzeugbau vorgeführt .....	349
Stippvisite im schwedischen Städtchen Mariefred .....	352
Lothar Schultz Verjüngungskur für den „Roland“ .....	353
Rene Wuschik Nachtrag: Straßenbahn Halle (Saale) .....	354
Wie so viele andere .....	356
Eine Kleinanlage in TT .....	358
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (19) .....	360
Harald Kurz Modellbahnanlage mit klappbaren Endteilen .....	363
Adolf-Dieter Lenz Anbau einer vorderen Bügelkupplung an das neue PIKO-Dampflokmodell der Baureihe 01 <sup>5</sup> .....	364
Jahresinhaltsverzeichnis .....	I—IV
Wolfgang März Bauanleitung für einen BDi-Wagen in TT .....	365
Werner Kropp Erfahrungen über Bau und Betrieb von Modelldampflokomotiven in der Nenngröße I .....	366
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats .....	370
Lokfoto des Monats: Baureihe 204 der DR .....	371
Lokbildarchiv .....	372
Unser Schienenfahrzeugarchiv Klaus Jünemann/Reiner Preuß Die Baureihe 25 .....	373
Walter Georgii Kann der Betrieb von Modelleisenbahnen gefährlich sein? .....	375
Der Kontakt .....	377
Mitteilungen des DMV .....	379
Günter Driesnack Nochmals zum Modell der BR 01 <sup>5</sup> des VEB K PIKO .....	380

### Titelbild

Die internationale Fachausstellung „Eisenbahntransport 77“, die im Juli dieses Jahres auf dem Versuchsgelände des Allunionsforschungsinstituts für Eisenbahnwesen der UdSSR in Tscherbinka bei Moskau stattfand, war eine Leistungsschau ersten Ranges. Vor allem Spitzenergebnisse aus den sowjetischen Betrieben bestimmten das Niveau, u. a. der elektrische Triebwagenzug ER 200 (links) und der Dieseltriebzug DR IA, beide hergestellt im Waggonbetrieb Riga. Bitte beachten Sie auch den Fotobericht auf den Seiten 349 ff.

Foto: Gottfried Köhler, Berlin

### Titelvignette

Text siehe Heft 11/77

### Rücktitelbild

In Leipzig zu Gast: Im Jahre 1975 war der Klub Usti nad Labem (ČSSR) Gast der AG „Friedrich List“. U. B. z. einen Ausschnitt der H0-Anlage des Freundes Vondra. Die vorbildliche und detaillierte Gestaltung der Anlage sowie viele Eigenbauten von Fahrzeugmodellen zeugen vom hohen Niveau des Modellbaus in unserem Nachbarland.

Foto: Wolfgang Bahnert, Leipzig

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:  
„Der Modelleisenbahner“,  
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14  
Telefon: 204 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,  
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10  
zu senden.  
Telefon: 5 88 43 14

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

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dieter Machel, Potsdam  
Dipl. jur. Ing. Erich Preuß, Berlin  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

### Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin  
Erscheint monatlich:  
Preis: Vierteljährlich 3,— M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen  
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-  
nehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.  
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.  
Art.-Nr. 16330

### Ausschließliche Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,  
Telefon: 226 76, und alle DEWAG-Betriebe und  
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste  
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,  
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit  
Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im  
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-  
handel,  
zusätzlich in der BRD

und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma  
Helios Literaturvertrieb GmbH, 1 Berlin 52, Eichborn-  
damm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder  
Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürsten-  
str. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR:  
Orbis, Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 12.  
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:  
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,  
P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesell-  
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-  
sen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-  
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Ti-  
rana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-  
straße 16, und den Verlag vermittelt.

## Weltstand im Schienen- fahrzeugbau vorgeführt

Mitte dieses Jahres, genau vom 13. bis 27. Juli, erlebten annähernd 150 000 Spezialisten und Interessierte des Eisenbahnwesens die Internationale Fachausstellung „Eisenbahntransport 77“. Auf dem Versuchsgelände des Allunionswissenschaftlichen Forschungsinstituts des Ministeriums für Eisenbahnwesen der UdSSR in Tscherbinka (etwa 35 km von Moskau entfernt) organisiert, wurde u. a. an Schienenfahrzeugen, Energieversorgungsanlagen, an Umschlagsmechanismen, Oberbaugeräten und Anlagen zur automatisierten Betriebsführung das gezeigt, was gegenwärtig und in den nächsten Jahrzehnten die Technik und Technologie des Eisenbahnverkehrs in der Welt bestimmen wird. Bei dieser breitgefächerten Leistungsschau waren die Ausstellungsprogramme der sozialistischen Länder, vor allem das der UdSSR, profilbestimmend. Sie war mit 120 Betrieben größter Aussteller. Um deren über



1  
2



3



**Bild 1** Elektrischer Triebwagenzug der Baureihe ER 200 aus dem Waggonbauwerk Riga (UdSSR). Zugeinheit mit je 14 Wagen, davon 12 Trieb- und 2 Kopfwagen, Fahrmotore mit je 250 kW, Sitzplatzangebot für 816 Reisende, Einsatz zwischen Moskau und Leningrad, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

**Bild 2** Elektrische Zweisektionslokomotive der Baureihe ČS 200 aus den Skoda-Werken Plzeň (CSSR). Länge über Kupplung 33 080 mm, Dauerleistung 8000 kW, Stundenleistung 8400 kW, elektrische Bremsleistung (kurzzeitig) 10 000 kW, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

**Bild 3** Diesellokomotive der Baureihe 2TE 116 aus dem Lokomotivbauwerk „Oktoberrevolution“ Woroschilowgrad (UdSSR). Speziell für die Baikal-Amur-Magistrale entwickelt. Entsprechende Einrichtungen wie Kaltstarthilfen und Vorwärmer. Dieselmotorleistung der beiden Sektionen 6120 PS, Gesamtlänge 36 300 mm, Zugkraft bei 24,7 km/h mit 52 Mp, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h

1000 Exponate vorführen zu können, wurde u. a. eine Gleislänge von knapp 2000 m erforderlich. Insgesamt 280 Firmen, Industriebetriebe bzw. Forschungs- und Entwicklungsorganisationen aus 18 Ländern gaben mit ihren Exponaten einen Überblick über das schon vorhandene Potential zur Realisierung eines wirtschaftlichen Eisenbahntransports. Die auch international ausgezeichnete Beteiligung hat ihre Ursache sicher auch im zunehmenden Interesse an Handelsbeziehungen mit der Sowjetunion, deren Eisenbahnwesen ständig an Bedeutung gewinnt. 140 000 km Gleislänge hat das Streckennetz der Sowjetischen Eisenbahnen gegenwärtig, und 52 Prozent aller Beförderungsleistungen in der Welt werden hier realisiert. Und die Kapazität wird weiter ausgebaut. Dreiviertel der 20,5 Milliarden Rubel betragenden Gesamtinvestitionssumme des Verkehrswesens der UdSSR wurden im Jahre 1977 für den Bau neuer Eisenbahnstrecken, die weitere Elektrifizierung, die Ausstattung mit modernsten Anlagen der Betriebs- und Steuerungstechnik verwendet. Im Planjahr fünf bis 1980 erhöht sich die Güterbeförderungsleistung der SZD um weitere 22 Prozent und die Leistungen im Personenverkehr werden um 15 Prozent gesteigert. Daraus folgt, daß im Jahre 1980 die Güterbeförderungsleistung der sowjetischen Eisenbahnen mehr als 700 Milliarden Tonnenkilometer betragen wird.

#### Exporte der UdSSR

Einen Einblick in das umfangreiche Forschungs- und Produktionspotential für das Eisenbahnwesen erhielten die Besucher in Tscherbinka. Neben den ausgestellten Triebfahrzeugen aus der Serienproduktion, u. a. die 2 TE 116, WL 80, TEP 70 und DR 1 A waren Neuentwicklungen wie die WL 11, ER 200, die TEP 75 und die für die Deutsche Reichsbahn hergestellte Baureihe 142 zu sehen. Letztere gehen erst in den nächsten Jahren in die Serienproduktion und sie müssen demzufolge den bevorstehenden Test nicht nur

hinsichtlich der Einhaltung der Leistungsparameter, sondern auch unter den Bedingungen in extremen Einsatzgebieten, erfolgreich bestehen.

Der elektrische Triebwagenzug ER 200 aus dem Waggonbauwerk Riga fand verständlicherweise das größte Interesse. Er wird die Strecke zwischen Moskau und Leningrad in 3 Stunden 59 Minuten zurücklegen, also Fahrgeschwindigkeiten von 200 km/h erreichen und damit der Prototyp für den Hochgeschwindigkeitsverkehr sein.

Aber auch die beiden Neuentwicklungen aus den Diesellokomotivwerken Kolonna (TEP 75) und Woroschilowgrad (BR 142) machten den hohen Entwicklungsstand des Fahrzeug- und Motorenbaus in der UdSSR deutlich. Die TEP 75 ist gegenwärtig die leistungsstärkste einteilige Diesellokomotive in der Welt. Erwähnt sei auch die 12achsige elektrische Lokomotive vom Typ WL 11 aus dem Lokomotivwerk Tblissi, die u. a. in der Lage ist, 10 000 Tonnen schwere Züge zu befördern. Und so wundert es nicht, wenn die Aussteller von Tscherbinka auf die ersten Vorbereitungen von noch stärkeren Maschinen aufmerksam machen, die speziell auf der im Bau befindlichen Baikal-Amur-Magistrale zum Einsatz kommen werden.

Im Ausstellungsbereich Wagen gab es eine Menge neuer Fahrzeugentwicklungen zu sehen. Der Trend zu Spezialwagen mit besonderen Be- und Entlademechanismen wird immer sichtbar. Wagen für Erz und Kohle mit Entladeeinrichtungen auf Kippanlagen standen neben achtachsigen Kesselwagen (Ladevolumen 140 m<sup>3</sup>), und einem Mehtransportwagen mit mechanisierter Entladungseinrichtung. Auf die Palette weiterer Einrichtungen und Ausrüstungen für die Eisenbahn, u. a. Gleisbaumaschinen, Geräte und Prüfstände der Diagnostik, neue Einrichtungen für die Energieversorgung elektrischer Bahnen, als auch Einrichtungen für das Containersystem sei hier nur andeutungsweise aufmerksam gemacht.



Bild 4 Diesellokomotive der Baureihe 142 aus dem Lokomotivbauwerk „Oktoberrevolution“ Woroschilowgrad (UdSSR). Speziell für den Einsatz bei der DR entwickelt. Länge über Puffer 20 820 mm, Dieselmotorleistung 4000 PS, Anfahrzugkraft 35 Mp, elektrische Zugheizanlage, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h



Bild 5 Diesellokomotive der Baureihe ČME 3 aus dem Diesellokomotivwerk Sokolow (CSSR). Speziell für die Sowjetischen Eisenbahnen entwickelt. Länge über Kupplung 17 220 mm, Dieselmotorleistung 1350 PS, Motordrehzahl 700 min<sup>-1</sup>, Anfahrzugkraft 31 Mp, Höchstgeschwindigkeit 95 km/h



Bild 6 Diesellokomotive der Baureihe TEP 70 aus dem Lokomotivwerk „W. W. Kuybischew“ Kolonna (UdSSR). Länge über Kupplung 20 470 mm, Dieselmotorleistung 4000 PS, Kraftübertragung: Wechselstrom/Gleichstrom, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

## Schienenfahrzeuge der DDR und anderer Länder

An zahlreichen Erzeugnissen aus der DDR und aus anderen sozialistischen Ländern ließ sich der Stand in der Spezialisierung und Kooperation im Schienenfahrzeugbau und zwischen den Eisenbahnen erkennen. Hervorgehoben sei die achtschichtige Elektrolokomotive aus den Škoda-Werken (ČSSR) oder die Weistrecken-Personenwagen aus dem Lieferprogramm des VEB Waggonbau Ammendorf (DDR). Auch die polnische Waggonbauindustrie zeigte Erzeugnisse aus dem Exportprogramm. Diese Fahrzeuge sind auf der Grundlage langfristiger Handelsabkommen zwischen den Eisenbahnen und Lieferländern vereinbart und können zum Teil als gemeinsame Entwicklungen betrachtet werden.

Der DDR-Schienenfahrzeugbau zeigte neben den Weistreckenwagen auch Kühlfahrzeuge aus den Großserien für die UdSSR. Der 25 000. Kühlwagen aus dem VEB Waggonbau Dessau war symbolisch auf dem Ausstellungsgelände übergeben worden. Gerade die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit des DDR-Schienenfahrzeugbaus mit den entsprechenden Betrieben und Instituten der UdSSR sichert einen hohen technischen Ausrüstungsgrad bei Triebfahrzeugen und Wagen und damit den Gebrauchswert für die Eisenbahnverwaltungen. Hervorgehoben sei noch das Fahrzeugangebot der Finnischen Staatsbahnen. Aus ihrem Produktionsprogramm war u. a. ein Buffettwagen und ein Reisezugwagen vorgeführt worden, der vor allem durch eine moderne Inneneinrichtung und ausgewählte farbliche Note überzeugte.

Gottfried Köhler, Berlin

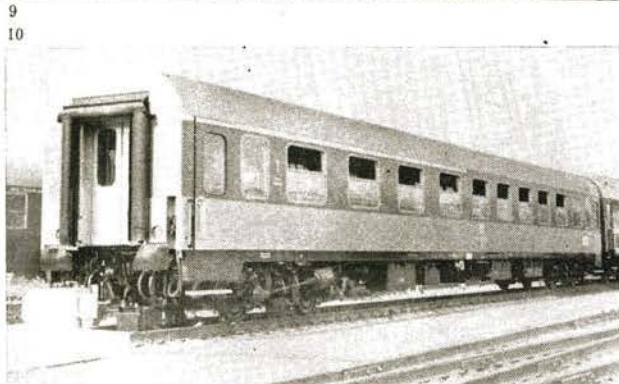
*Bild 9 Elektrische Lokomotiven der Typenreihe WL 80 aus dem Elektrolokomotivwerk Novocerkassk (UdSSR). Zahlreiche Modifikationen gibt es hinsichtlich der Ausstattung, so u. a. die Ausrüstung mit Gleichstrom oder mit Wechselstrom-Asynchron oder Synchron-Fahrmotoren. Eine Maschine erhielt als erste in der Welt kollektorlose Fahrmotoren. Stundenleistung der achtschichtigen Maschinen 6380 kW, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h*



*Bild 7 Metro-Wagenzug aus dem Waggonbauwerk Riga (UdSSR). Alu-Wagenkasten, stufenlose Thyristorsteuerung, automatische Geschwindigkeitsregelung, luftgedernte Drehgestelle, automatische Zugsteuerung auf der Basis von Pulsstellern*



*Bild 8 Dieseltriebwagenzug der Baureihe DR 1 A aus dem Waggonbauwerk Riga (UdSSR). Endwagen gleich Triebwagen mit je einem 1000-PS-Dieselmotor, Anfahrbeschleunigung 0,56 m/s<sup>2</sup>, Sitzplatzangebot bei Vierwägenzug für 384 Personen, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h*



*Bild 10 Reisezugwagen der Typenreihe Z 2 aus dem VEB Waggonbau Bautzen (DDR). Spitzenleistung im Waggonbau u. a. mit Schwenkschiebetüren mit automatischer Öffnung, Schließ- und Blockiereinrichtung. Länge über Puffer 26 400 mm, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h*



Bild 1 Blick über den Mälarsee auf Mariefred

## Stippvisite im schwedischen Städtchen Mariefred

Das schwedische Städtchen Mariefred, etwa 70 km weit von Stockholm, am malerischen Mälarsee gelegen, beheimatet eine Museumsbahn namens Östra Södermanlands Järnväg (Signatur ÖSJ). Der Fahrzeugpark der ÖSJ besteht aus Dampflokomotiven, Wagen und anderem rollenden Material von Schwedens kleinsten Eisenbahnen, denen mit 600-mm-Spurweite, das hier in Mariefred gesammelt wurde. In den Jahren von 1891 bis 1955 existierten in Schweden sieben 600-mm-Bahnen mit Personenverkehr. Es waren typische Nebenbahnen, die jedoch große Bedeutung für die Gegenden hatten, die sie durchquerten. Vormalig waren Pferd und Wagen die Hauptverkehrsträger. Die Entstehung der ÖSJ geht auf das Jahr 1959 zurück, und

zwar in den Anfängen als Bahn einer Ziegelfabrik, die an den Wochenenden besichtigt werden konnte. Als dann die Schwedische Staatsbahn den Verkehr auf der regelspurigen etwa 3 km langen Nebenbahn Läggesta—Mariefred einstellte, erhielt die ÖSJ diese Bahn mit den Gebäuden und dem dazugehörigen Grund und Boden als Geschenk. Die Gleise wurden entfernt und durch ein Gleissystem von 600-mm-Spurweite ersetzt. Heute verfügt die ÖSJ über insgesamt 8 Dampflokomotiven, 12 Personenwagen und etwa 30 Güterwagen. Außerdem werden noch einige Diesellokomotiven betrieben; desweiteren sind auch Arbeitswagen und Draisinen, die betriebsfähig erhalten wurden, im Einsatz. Mieczystaw Mikotajewski, Warschau

Bild 2 Ein alter Zug (Museumsstück) auf dem Bf Mariefred

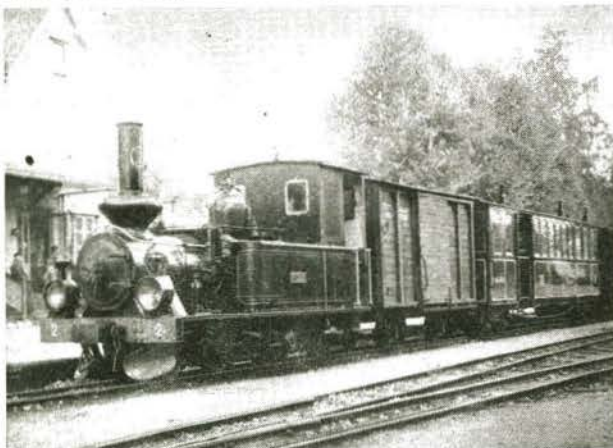
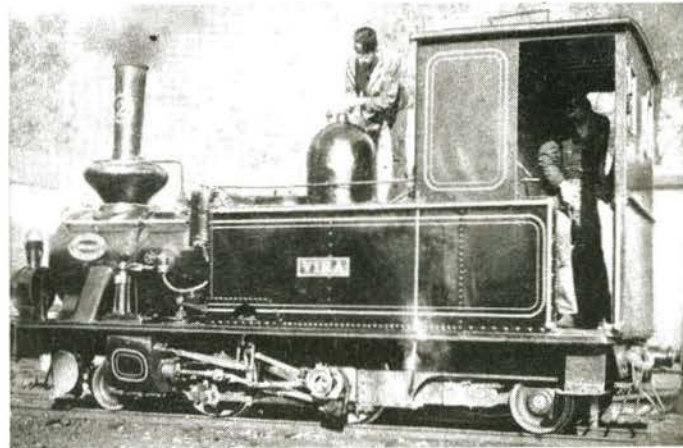


Bild 3 Hier wird gerade die Dampflokomotive Nr. 2 mit Namen „Vira“ gepflegt und gewartet. Die Lok mit einer Spurweite von 600 mm wurde im schwedischen Motalawerk hergestellt

Fotos: Verfasser



## Verjüngungskur für den „Roland“

Unter den Eisenbahnfreunden hat es sich längst herumgesprochen, daß die Schmalspurbahn Putbus—Göhren, von den Urlaubern auch Bäderbahn und von den einheimischen Bewohnern liebevoll „Roland“ genannt, Bestandteil des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn bleibt.

Durch Beschluß des Rates des Bezirks hat ihr Fortbestand, als Denkmal der Produktions- und Verkehrsgeschichte, eine gesetzliche Grundlage erhalten. Nach der Entscheidung des Ministers für Verkehrswesen über die Erhaltung dieser Verkehrsverbindung wurde durch die Rbd Greifswald mit Unterstützung des Rates des Kreises Rügen, 1976 beginnend, die Rekonstruktion der Gleisanlagen in Angriff genommen. Im Rahmen der Aktion „Studentensommer“ beteiligten sich 1976 in zwei Durchgängen je 80 überwiegend weibliche Studenten. Im Jahre 1977 unterstützten die Kollegen der Bahnmeisterei Bergen/Rg. und je 25 polnische Studenten in drei Durchgängen bis Mitte September die Arbeiten. Wie im vorigen Jahr, brachten auch in diesem Jahr die Studenten eine große Begeisterung mit, so daß die vorgegebenen Zielstellungen mit großem Arbeitselan erfüllt wurden. 1976 wurden 4,7-km-Gleis zwischen Posewald und Binz, 1977 6,1-km-Gleis zwischen Sellin-Ost und Binz umgebaut. Entfernt wurden überwiegend alte *Vignoles*-Schienen sowie andere kleine Schienenprofile mit Metermassen von teilweise 11 kg. Vormalig gab es hier Langsamfahrstellen wegen der Oberbaumängel von 10 km/h bei Fortbestand der zulässigen Achslast von 6 Mp. Die Fahrzeiten waren dementsprechend. Der Fahrplan von 1975 wies für die 24,1 km lange Strecke eine Gesamtfahrzeit von durchschnittlich 90 Minuten aus, 1977 waren es im Sommer noch etwa 78 Minuten und mit den weiteren, vollständigen Gleisumbauten auf festen K-Oberbau mit Schienen S 33 bzw. S 41 bis zum Jahre 1980 werden auch die früher gewohnten Reisezeiten von 60...65 Minuten wieder selbstverständlich sein.

Gleichzeitig mit den Gleisrekonstruktionsarbeiten lief das Erhaltungsprogramm für die Reisezugwagen an. Die Wagen wurden in einen neuen Fristenplan eingestuft und danach teilweise rekonstruiert, da Neubaufahrzeuge zwar vorgesehen sind, aber erst in den 80er Jahren zur Verfügung stehen werden. Den Eindruck eines Reko-Wagens vermittelt Bild 3; das Äußere ist allgemein nicht sehr ansprechend, aber vielleicht muß man sich erst an den neuen Anblick gewöhnen. Das Bild 4 zeigt die Innenansicht des Wagens, die vorbehaltlos als gelungen zu bezeichnen ist. Körpergünstige Bestuhlung, Spretlacart-Verkleidung und Plaste-Fensterrahmen sorgen für einen positiven Eindruck. Die kleiner gewordenen Fenster empfindet man (innen) nicht als Nachteil. Wer im vergangenen Sommer die Gelegenheit einer Bahnbesichtigung nutzte, der konnte sich davon überzeugen. Weitere Wagen werden in nächster Zeit folgen, um den Reiseverkehr attraktiver zu gestalten.

Aber auch trotz Neulieferung von Fahrzeugen wird es durch den gesetzlich geregelten Denkmalschutz 5 Reisezugwagen geben, die in ihrer Originalform erhalten und für Traditionsfahrten vorbehalten werden. Neben der Lok 994663 als Traditionszuglok, sind für die Erhaltung nachstehend aufgeführte Wagen vorgesehen: 970-811, 970-152, 970-153, 971-210 und 974-482.

Unter ihnen befindet sich der letzte erhaltene (!) 2achsige Wagen (KCitr—971-210), der trotz starker Korrosionserscheinungen aus den Mitteln für die staatliche Denkmalspflege und Inanspruchnahme örtlicher Handwerkerkapazitäten unter Mithilfe Rügener Modelleisenbahner wieder fahrbereit aufgearbeitet werden soll. In den Vorstellungen zur Traditionspflege wird auch für den Traditionszug der

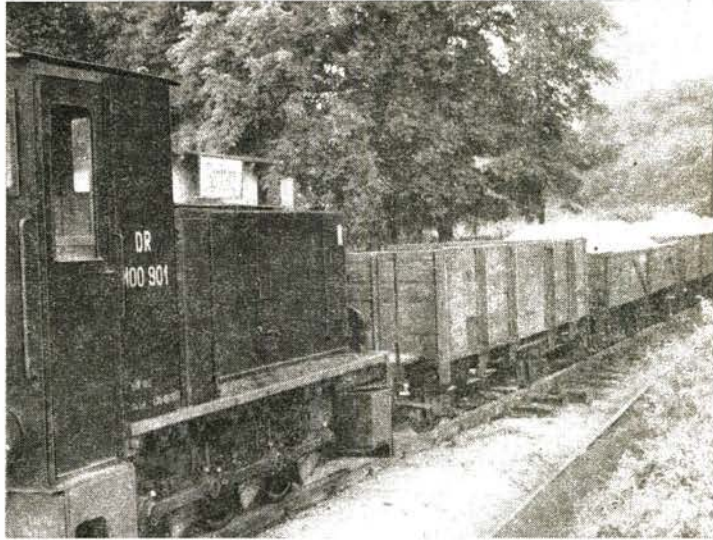


Bild 1 Ein Arbeitszug mit Kies beladen ist von der Umschlagstelle Binz-Ost nahe der Baustelle eingetroffen. Als Bettungskies dient bei der Oberbauerneuerung nahegelegener Ostseekies.

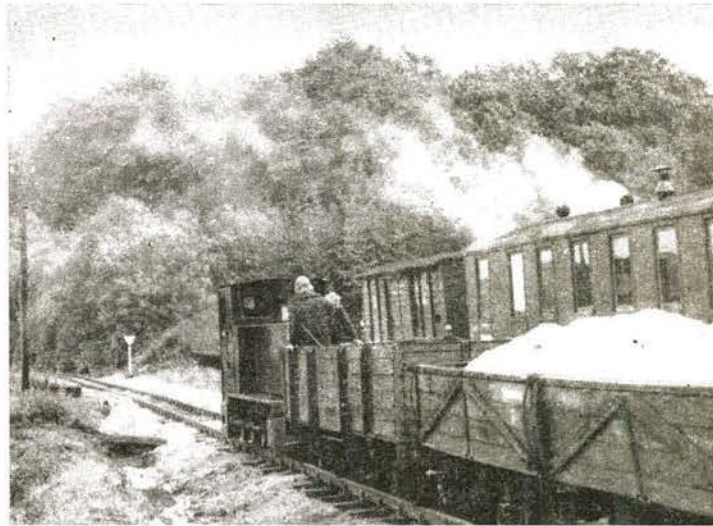
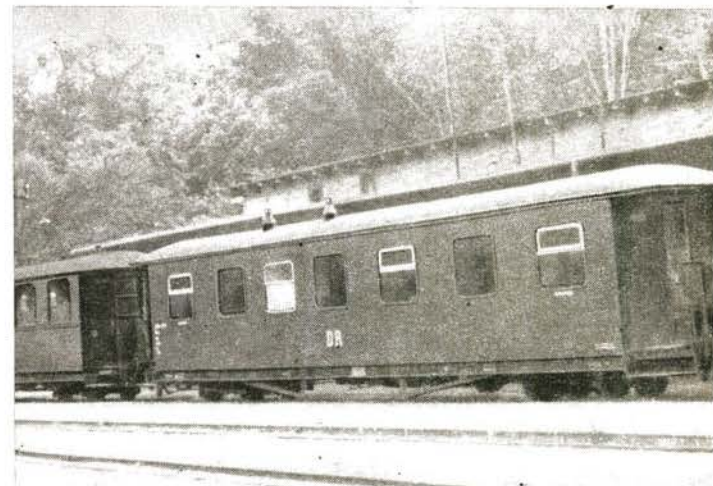


Bild 2 Im ehemaligen Bf Garfutz (Hintergrund) steht auch der „Bauzug“, bestehend aus einem ehemaligen Gepäckwagen als Gerätewagen, einem Aufenthaltswagen und einem Stoffwagen.

Bild 3 Schmalspur-Reko-Wagen 970-757 (Perleberg, Juni 1977)



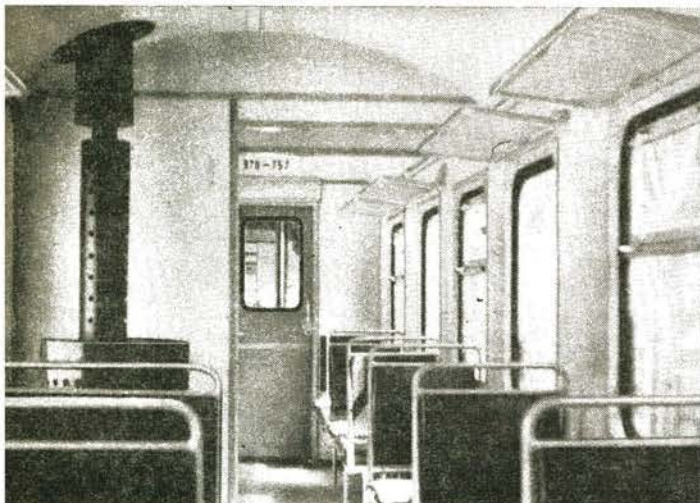


Bild 4 Innenansicht des Reko-Wagens



Bild 5 Kieszug in der Granitz — ein seltener Anblick auf der Schmalspurbahn  
Fotos: Verfasser

Einsatz eines Speise- konkret „Buffetwagens“ vorgesehen, wozu der Wagen 970-152 umgerüstet werden soll. Die Kücheneinrichtung wird sich aber nur auf die Zubereitung von warmen Getränken beziehen. Wünschen wir also dem „Roland“, dem bald wieder „rasen-

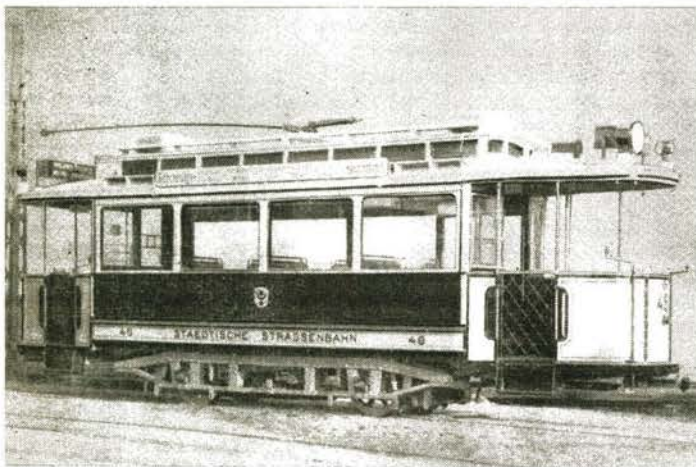
den“, ein störungsfreies Rollen in eine neue Epoche dieser Bahn. Ist sie doch kein Beförderungsmittel schlechthin, sondern eine Einrichtung, die in die Urlaubsgestaltung Tausender Werktätiger und in touristische Reiseprogramme einbezogen wurde und wird.

RENÉ WUSCHIK, Halle (Saale)

## Nachtrag: Straßenbahn Halle (Saale)

Zum Beitrag „Über die Entwicklung und Geschichte der Straßenbahn in Halle“ in den Heften 1 und 2/77 sollen im folgenden noch einige Anmerkungen gemacht werden.

Bild 1 Ein 1914 gebauter Triebwagen; hier mit der Nummer 48 (später 82 bzw. 70). Wagen dieses Typs trugen vor 1917 die Nummern 101 bis 120.



### Teil 1

Die Pferdebahnlinien begannen beide am Bahnhof und führten über den Markt bzw. an der Hauptpost vorbei nach Giebichenstein. Nach Zusammenschluß der beiden Bahnen erhielten die Linien der Straßenbahn (A, B und C) die Nummern 7, 8 und 9. Die Linien der Stadtbahn behielten ihre Nummerung. Eine Linie E hat es nicht gegeben.

Während in anderen Städten Verstärkungslinien meist mit „E“ bezeichnet wurden, ersann man sich in Halle „A“-Linien, die von 1920 bis zur Einführung des 12-Linien-Netzes im Jahre 1921 bestanden.

Die Fernbahn (wie die elektrische Straßenbahn Halle—Merseburg auch genannt wurde) fuhr ab 10. Mai 1920 bis Merseburg.

### Teil 2

Das U-Straßenbahn-Projekt war nie aktuell, ist aber wahrscheinlich in Erwägung gezogen worden. Heute nimmt man von dieser Lösung Abstand.

Streckenstillegungen wurden nur in der Innenstadt (Rei-  
deburger Linie, Überlandgebiet der Mühelner Linie) vorgenommen. Auch die alte Spergauer Trasse auf der Dürrenberger Linie wurde 1974 aufgelassen und die Linie 34 eingestellt.

Neueröffnet wurde im Januar 1974 eine Linie 10 (vormals E-Wagen nach Schkopau). Streckeneröffnungen fanden



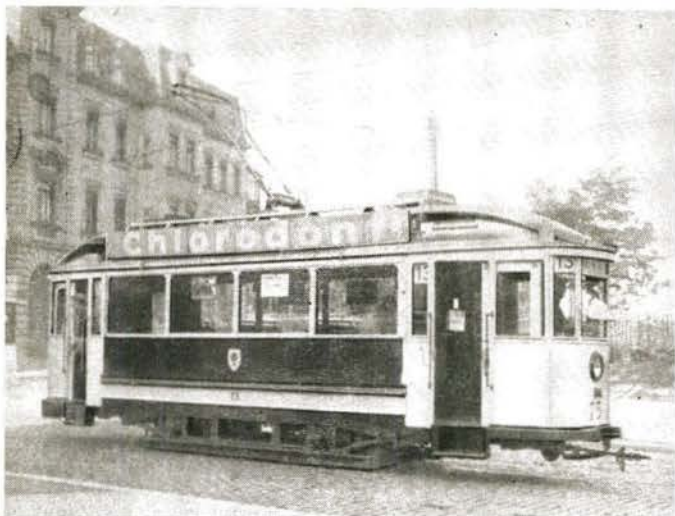


Bild 2 Triebwagen 75, Baujahr 1914 nach Umbau im Jahre 1926 während einer Fahrt durch Halle

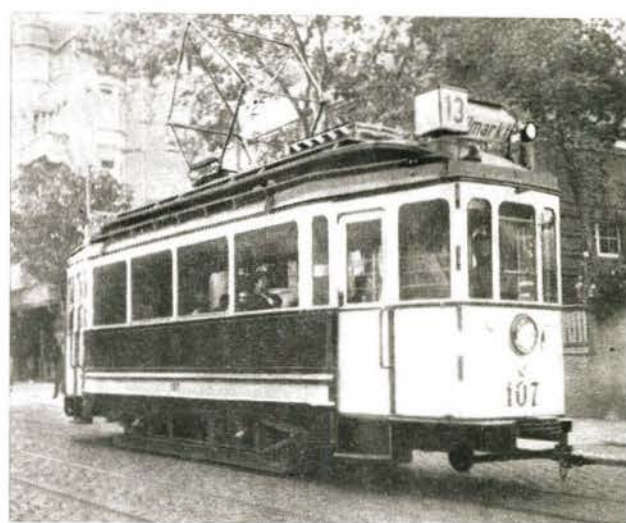


Bild 3 U.B.z. den Tw 107 (Baujahr 1920), hier schon mit Scherenstromabnehmer und Lampe, im Jahre 1939

bisher nur im Zusammenhang mit dem Bau von Wendeschleifen statt.

Seit Januar 1975 begann ein großzügiger Ausbau des Streckennetzes zu den Neubaugebieten im Süden der Stadt.

### Wagenpark

Nach Naumburg wurden bisher die Beiwagen 294 und 295 sowie 7 Triebwagen aus den Serien 641...670 und 681...693 umgesetzt, wovon noch vier Wagen im Einsatz sind.

Die Triebwagen 513 und 514 blieben in Halle. Naumburg erhielt 1954 zwei fabrikneue T2-54 (Nr. 1 und 2), die 1957 nach Cottbus (Nr. 45 und 46) gelangten.

Folgende Tabellen sollen über einige Daten von Trieb- und Beiwagen der Straßenbahn Halle Auskunft geben:

#### Triebwagenbestand 1917

Tw-Nr. vor 1917	1917	Länge	Achsstand	Leistung	Ausmusterung
1-58 S	—	6,50 m	1,50 m	2 × 14,8 kW	1908 und 1912
111-3411 S	1-34	7,20 m	1,80 m	2 × 20 kW	1926/27
1-34 H	35-68	7,20 m	1,80 m	2 × 12 kW	1922/23
35-37 H	69-71	7,20 m	1,80 m	2 × 12 kW	1927
38-48 H	72-82	10,50 m	2,80 m	2 × 29 kW	ab 1956
101-120 S	83-102	10,50 m	2,80 m	2 × 29 kW	ab 1956

1920 wurden diese Wagen in 1-100 unnummeriert.

#### Triebwagen 1920—1940

Serie	Länge	Achsstand	Leistung	Ausmusterung u. a.
101-120	9,80 m	2,80 m	2 × 38 kW	1960/65 z. T. zu Beiwagen
121-138	10,15 m	2,80 m	2 × 37 kW	1960/65 z. T. zu Beiwagen
139-160	10,05 m	2,80 m	2 × 37 kW	1965 zu Arbeitswagen
161-200	10,15 m	2,80 m	2 × 37 kW	1967 in 631-636, 641-670 und 681-693 umbez.; 2 × 56 kW Motore
400	10,15 m	2,80 m	2 × 37 kW	Kardantrieb; 1958 zu Bw 291
500	11,65 m	3,20 m	2 × 59 kW	1963 ausgebrannt

#### Triebwagen 1950—1975

Serie	Nr. 1967	Werktyp	Bemerkung
501-514	701-712; 721 u. 722	T2-50/54	Tw 712 zu Hilfswagen VH1 Tw 722 zu Hilfswagen VA1
515-543	728-740	T2-57	z. T. in andere Städte abgegeben
544-569	741-765	ET2-62	569 zu Fahrschulwagen VF1
	766-841	T2D	z. T. in andere Städte abgegeben
	901-985	T4D	es sollen noch einige Tw kommen

#### Beiwagen ab 1920

Serie	Länge	Achsstand	Bemerkung
201-240*	7,65 m	2,40 m	ab 1960 verschrottet
241-270	10,05 m	2,80 m	z. T. verschrottet
271-290	10,15 m	2,80 m	1967—1972 verschrottet
291-294			Sommerbeiwagen; ex Barmer Bergbahn
295-301	7,20 m	1,80 m	1927 aus Tw 1-34 (ex Stadtbahn) 1950 in 293-299 unnummeriert
300	10,20 m	3,20 m	ex Bw 240II; für Tw 500
301-332	10,90 m	3,00 m	B2-50/54; 1967 291-295 und 301-327
333-408	10,90 m	3,20 m	EB2-57/62
409-505	10,90 m	3,20 m	B2D; z. T. in andere Städte abgegeben
506-520	10,90 m	3,20 m	Gotha-Lieferung 1969
101-142	14,00 m	4,95 m (Drz)	B4D

(ausgenommen Überlandbahn und Triebwagenumbauten zu Beiwagen nach 1945)

Anmerkung:

S = Stadtbahn Halle

H = Hallesche Straßenbahn

Drz = Drehzapfenabstand

\*1 Bw 240 1922 zu Schleifwagen 4

Bild 4 Alt und Neu beieinander (Aufnahme 1976): T4D-Großzug auf der Linie 5, daneben der Tw 642 in seinem letzten Einsatzgebiet in Merseburg.

Fotobeschaffung und Fotos: Georg Conradi, Halle (2), Verfasser (2)

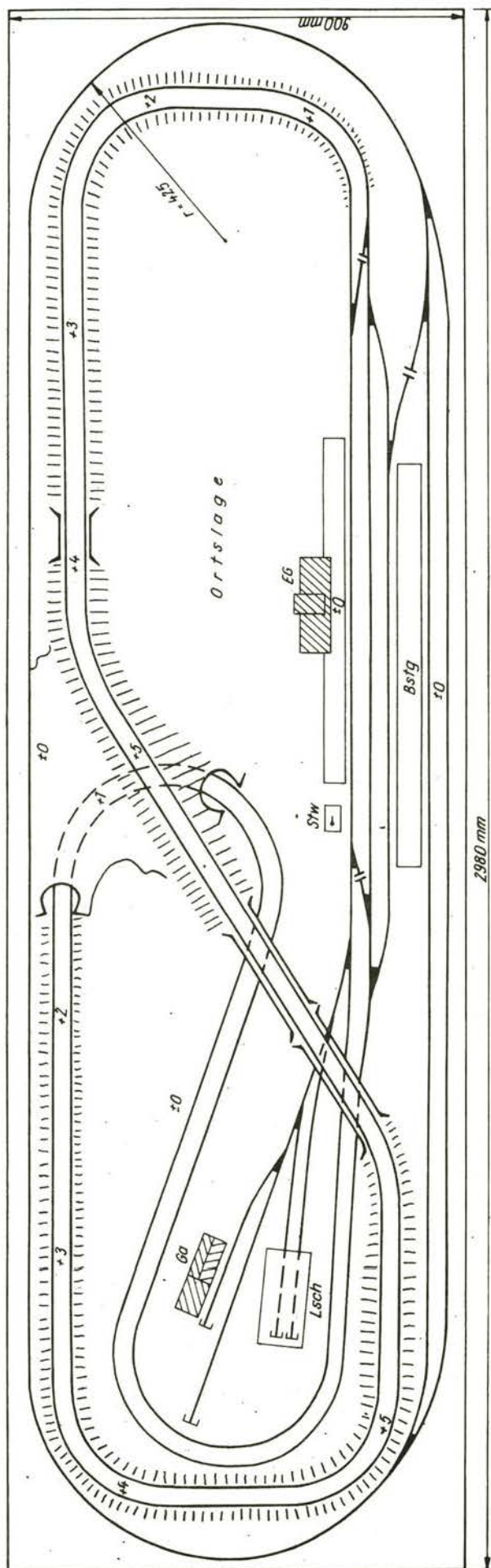


## Wie so viele andere ...

... so beschäftigt sich auch Herr Horst Estel aus Zschopau seit seiner frühen Kindheit mit der Modelleisenbahn.

Als in der DDR PIKO die Produktion von Modellbahnen aufnahm, gehörte er mit zu den ersten Kunden. Bis zum Jahre 1968 blieb Herr E. der Nenngröße H0 treu, aber die Raumnot zwang ihn zu immer kleiner werdenden Anlagen. Deshalb entschloß er sich, auf N überzuwechseln. Aber bald bemerkte er, wie gering in dieser Baugröße das Angebot war (und ist!). So verkaufte er kurz entschlossen wieder alles und fing von neuem an. Dieses Mal war es TT. Aber auch damit kam der an H0-Verhältnisse gewöhnte Modellbauer nicht zurecht, die Folge dessen: Ein Jahr der Resignation und Pause, aber auch der reiflichen Überlegung. Und bei welcher Nenngröße landete er schließlich wieder? Bei N! Seine Platzverhältnisse gestatten es ihm jedoch nur, ein „Saison-Modellbahner“ zu sein. Jedes Jahr im September beginnt das erneute Aufbauen, das geht so bis um die Weihnachtszeit herum, und im Februar heißt es, alles wieder abzureißen. Die restlichen Monate werden der Neuplanung gewidmet, oder es entsteht einmal ein Hochbau oder dgl.

Die hier vorgestellte N-Heimanlage mißt 2980 mm × 900 mm. Als Motiv wurde eine 2gleisige und eine 1gleisige Hauptbahn gewählt, letztere ist elektrifiziert. Es bestehen vier Fahrstrombereiche, wovon einer dem Fahrleitungsbetrieb vorbehalten ist. Die Länge der Strecken



gestatten einen Betrieb von gleichzeitig 6 Zügen. Infolge der geschilderten Umstände, daß diese Anlage nur zeitweise existiert, wurde auf automatische Schaltungen weitgehend verzichtet. Das hat aber wiederum den Vorteil, daß auch der Estelsche Nachwuchs sich einmal mit der Modellbahn befassen kann — und darf! Aber nicht zu Unrecht, wie wir meinen, denn immerhin übernahm der ältere Sohn schon die gesamten Verdrahtungsarbeiten, während die Landschaftsgestaltung mehr dem Vater oblag. Die Hochbauten sind ausnahmslos Eigenbauten, angefertigt aus Pappe, Holzleisten und auch aus Blech.

... Warum die Straßen so leer sind, kaum Autoverkehr herrscht, und sich auf den Bahnsteigen keine Menschen, oder besser gesagt, fast keine Figuren befinden, muß ich das dem fachkundigen Leser noch erläutern? ...“, so beendet der 38jährige Lehrer aus Zschopau seine Zeilen.