

9
82

transpress

modell eisenbahner

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

Die BR E 94/254

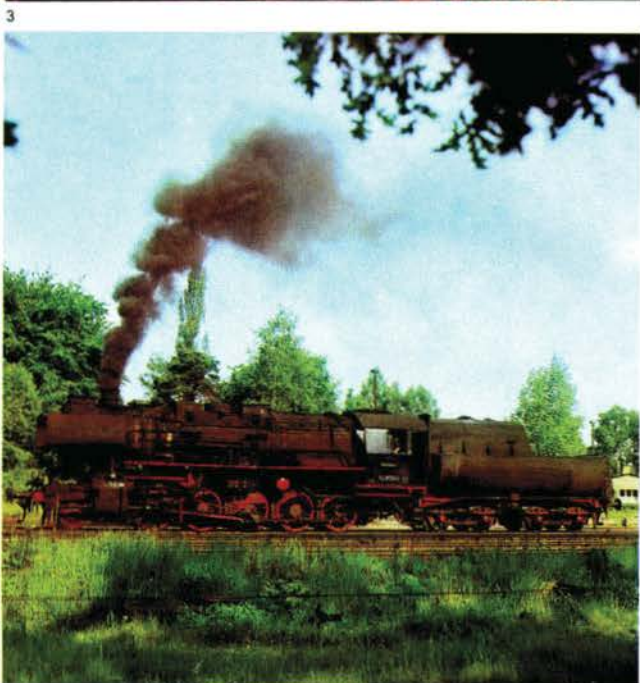


**Noch
dampft es . . .**

Immer mehr Eisenbahnfreunde interessieren sich für die noch im Einsatz befindlichen Dampflokomotiven. Wenn ihr Anteil an der gesamten Traktionsleistung nur noch sehr gering ist, so tragen sie doch dazu bei, daß die stark gestiegenen Transportaufgaben der Eisenbahn bewältigt werden. Besonders häufig sind z. Z. Lokomotiven der BR 50 und 52 eingesetzt. Mehr darüber entnehmen Sie bitte unseren Kurzmeldungen auf der Seite 26.

- 1 Lok 503631 vor einem Güterzug.
- 2 Der Personenzug 8452 bei Dittfurt mit der Lok 503552 am 24. September 1981.
- 3 Lok 528130 des Bw Kamenz am 31. Mai 1981 in Dresden-Klotzsche
- 4 Die Lok 503529 wird auf den Einsatz im Bw Nossen vorbereitet.

Fotos: G. v. Hartwig, Leipzig (2), U. Lippke, Dresden (1), F. Ebermann, Dresden (1)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild

Die Harzquerbahn ist zu jeder Jahreszeit ein beliebtes Verkehrsmittel und Fotoobjekt. U. B. z. eine Neubaulokomotive auf einem der beiden Bahnsteiggleise des Bahnhofes Nordhausen Nord. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag auf der Seite 4.

Foto: E.-P. Dargel, Berlin

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner“
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden

Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Dipl.-Wirtschaftler Rolf Karl,
Sonneberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

**Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Redaktionsschluß: 12. 8. 1982
Geplante Auslieferung: 13. 9. 1982
Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13-14, PSF 293.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52, Eichborn-damm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Noch dampft es...	2. US
Weichen für Kinder- und Jugendarbeit sind gestellt	2
Lesermeinungen	3
Klaus Kleper Moderne Technik auf schmaler Spur	4
Günter Meyer So war das damals in Jarmen (Teil 1)	5
Kurzmeldungen	8
Dieter Bätzold Die Baureihe E94/254	9
Michael Lückert Eine HO_m-Heimanlage	15
Peter Köhler, Wolfgang List Wasserkräne mit Gelenkausleger	18
Tips	22
Uwe Wolfram Die ABJ-Modelleisenbahn	24
Olaf Herfen Owala – schon oft diskutiert	26
Rezensionen	72
DMV teilt mit	28
In der Berliner Wuhlheide	3. US

Interview

**Weichen
für Kinder-
und Jugendarbeit
sind gestellt**

Hans-Dieter Weide ist seit Mai 1973 Mitglied der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV der DDR und ab dem 4. Verbandstag ihr Vorsitzender. Er ist Mitglied des Präsidiums seit 1974, war Teilnehmer der Gründungsveranstaltung des DMV der DDR und gehört der AG 6/52 Leipzig an. Freund Weide ist 40 Jahre alt, von Beruf Betriebs- und Verkehrseisenbahner, jetzt Fachlehrer für Sport und Werken und seit 22 Jahren als pädagogischer Mitarbeiter bei der Pioniereisenbahn in Leipzig tätig.

Redaktion:

Der Jugendarbeit wird im Verbandsleben besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Was können Sie uns, wenige Wochen vor dem 5. Verbandstag, darüber sagen?

Freund Weide:

Seit 16 Jahren besteht die Jugendkommission. Während dieser Zeit waren wir stets darum bemüht, mit einer kontinuierlichen Tätigkeit unsere jüngsten Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und die Pioniereisenbahner mit den vielen Seiten unseres schönen Hobbys vertraut zu machen, Fertigkeiten zu vermitteln und als Nachwuchs zu fördern. Und so können wir zum 5. Verbandstag eine gute Bilanz ziehen. Immerhin zählen zu den rund 8000 Mitgliedern des Verbandes 750 Schüler, 550 Pioniereisenbahner der Bahnen in Dresden, Görlitz, Cottbus und Leipzig und über 1000 Jugendliche im Alter zwischen 14 und 18 Jahren. Sehr am Herzen liegt uns, wie es die Richtlinie über die Mitgliedschaft von Pionieren und Schülern besagt, Nachwuchs für die Deutsche Reichsbahn zu

gewinnen. Dabei sind wir auch gut vorangekommen. So haben z. B. 1981 51 Jugendliche aus Arbeitsgemeinschaften der Bezirksvorstände Cottbus, Dresden, Erfurt, Halle, Magdeburg und Schwerin sowie 46 Pioniereisenbahner eine Berufsausbildung bei der

auch die Empfehlungen für Arbeitsgemeinschaften Junger Modelleisenbahner an den Einrichtungen der Volksbildung, die von einem Autorenkollektiv unter Leitung des Freundes Jürgen Berghäuser erarbeitet wurden. Diese Empfehlungen sollten allerdings

Eine schöne Tradition sind die von der Kommission organisierten und gestalteten Lager für Erholung und Arbeit geworden. So sah man unsere jungen Freunde auf der Selketalbahn beim Auswechseln von Schwellen, bei Grabenschachtarbeiten an der Harzquerbahn, auf der Magistrale Berlin—Halle beim Zuschütten von Kabelgräben. Für 1983 wird wiederum mit Hilfe des Ministeriums für Verkehrswesen ein Lager für Erholung und Arbeit vorbereitet.

Redaktion:

Zu den Aktivitäten gehören die Spezialistentreffen Junger Eisenbahner. Welche Ergebnisse brachten die diesjährigen Bezirkstreffen?

Freund Weide:

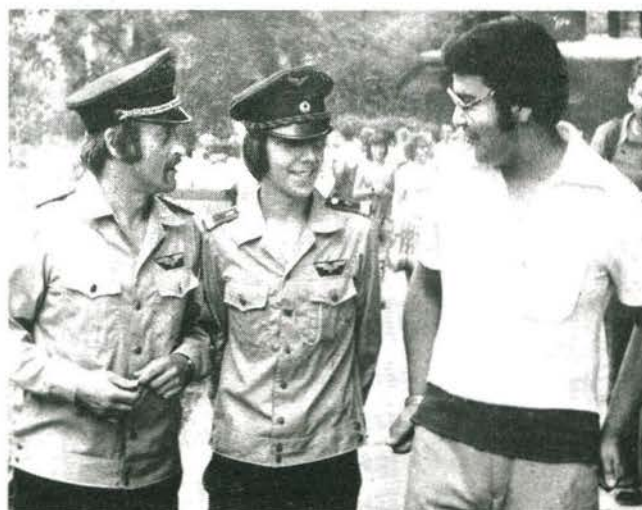
Es nahmen 72 Arbeitsgemeinschaften, die 99 Exponate zeigten, teil. Dabei hatten die Bezirksvorstände Halle mit 23, Dresden und Schwerin mit je 17 Exponaten die beste Beteiligung. Für das zentrale Treffen im Pionierlager Biesenthal im Oktober dieses Jahres wurden 23 Exponate ausgewählt. Zum 12. Mal nehmen daran die Pioniereisenbahner aus Leipzig teil. Erfreulich ist aber auch, daß neue Arbeitsgemeinschaften die Fahrkarte für Biesenthal erwarben. Alle Bezirkstreffen hatten ein gutes Niveau und waren ein würdiger Beitrag für den 5. Verbandstag.

Redaktion:

Was steht noch zu Buche für die Vorbereitung des Verbandstages?

Freund Weide:

Dazu gehören u. a. die „Wissensstraße Eisenbahn“, die beim 4. Bezirks-Pionierfest in Leipzig aufgebaut war und über 1000 Pioniere anzog, die Modelleisenbahn-Ausstellung in Dresden anlässlich des VII. Pioniertreffens mit Anlagen, Vitrinen und Schautafeln. Wir können insgesamt zum Verbandstag belegen, daß die Kinder- und Jugendarbeit einen bedeutsamen Aufschwung genommen hat.



Freund Hans-Dieter Weide im Gespräch mit Brigadeleiter Matthias Teschner von der Pioniereisenbahn Leipzig und dem ehemaligen Pioniereisenbahner und heutigen Bahnhofsdispachter im Leipziger Hauptbahnhof und Leiter der Arbeitsgemeinschaft 6/52 Siegfried Hülle.

Foto: V. Boden, Leipzig

Eisenbahn aufgenommen. Allein im Bereich des Bezirksvorstandes Halle haben zum 1. September 1982 20 Modell- und Pioniereisenbahner eine Lehre beim Vorbild begonnen. Den Arbeitsgemeinschafts- und Gruppenleitern möchte ich an dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön für die unermüdliche Kleinarbeit sagen. Ohne sie wären die Fortschritte in der Jugend- und Kinderarbeit undenkbar.

Redaktion:

Welche Erfahrungen und Methoden haben sich besonders bewährt?

Freund Weide:

Die Palette ist groß. Ich möchte da u. a. vor allem die regelmäßig stattfindenden Spezialistentreffen Junger Eisenbahner nennen, auf denen Kinder und Jugendliche ihre Arbeiten zum Leistungsvergleich einreichen und verteidigen. Diese Treffen haben einen festen Platz in unserer Arbeit und sich außerordentlich bewährt. Eine wichtige Aktivität waren

noch besser als bisher auch für die Kindergruppen genutzt werden. Bewährt haben sich ebenfalls die drei zentralen Erfahrungsaustausche für die Jugendgruppenleiter sowie die Zusammenkünfte auf Bezirksebene. Nicht zu vergessen sind die persönlichen Kontakte unserer Kommissionsmitglieder zu den einzelnen Kinder- und Jugendgruppen in allen Teilen unserer Republik. Zahlreiche Exkursionen und Betriebsbesichtigungen haben die Jugendarbeit belebt und zunehmend das Interesse für das Vorbild geweckt. Zweimal konnten wir auch in den letzten Jahren Jugendliche zu zentralen Spezialistenlagern für Elektronik und Elektrotechnik des Zentralrates der FDJ in den VEB Nachrichtenelektronik Greifswald delegieren. Während einer 12stündigen Laborausbildung konnten die jungen Freunde an modernsten Meßgeräten arbeiten und Netzteile, Relaischaltungen und Transistorverstärker aufbauen.

Lesermeinungen

Weiter so!

Zu den Heften 7 und 8/82 erhielten wir von zahlreichen Lesern aus dem In- und Ausland Zuschriften und Anrufe. Sie bedankten sich für die nunmehr in einem neuen Gewand erschienenen Zeitschrift. Viele Freunde wiesen darauf hin, daß die Anzahl der Seiten geringer geworden sei. Das ist jedoch nicht so, also keine „Schlankheitskur“, wie ein Leser bemerkte. Nach wie vor erscheint unsere Zeitschrift in den ungeraden Monaten mit 28 Seiten (ohne Umschlagseiten) und in den geraden Monaten mit 36 Seiten (ohne Umschlagseiten). Selbstverständlich gab es auch wertvolle Hinweise und Kritiken, die nach gründlicher Auswertung durch die Redaktion und den Beirat Anlaß sein werden, das eine oder andere noch zu verbessern.

Hier einige Meinungen unserer Leser:

Hans Ellwanger, Berlin: „Seit 1952 bin ich Leser des ‚modelleisenbahners‘. Die Poster, Farbfotos sowie die gesamte Aufmachung finden meine volle Zustimmung.“

Günther Eulenburg, Leipzig: „Die Farbbilder wirken viel ansprechender. Sowohl Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner kommen voll auf ihre Kosten. Etwas mehr Bild- und Textinformationen über den Bau sowie Einsatz von Fahrzeugen im Ausland — das wäre mein zusätzlicher Wunsch.“

Hans-Jochen Dietrich, Bad Lausick:

„Die Umgestaltung der Zeitschrift kann als gelungen eingeschätzt werden. Allerdings empfinde ich es als einen Nachteil, daß die Heftnummer auf der linken Seite erscheint. Dadurch wird die Suche nach einem bestimmten Heft in der Klemmappe etwas erschwert.“

Helmut Pochadt, Berlin: „Einige Bemerkungen zu den Kolummentiteln: Es wäre wünschenswert, wenn zu

den bisher verwendeten Bezeichnungen noch weitere hinzukämen, um die breite Palette der in der Zeitschrift zu behandelnden Sachgebiete noch besser einzuordnen. Beispielsweise finde ich den Titel ‚mosaik‘ für die Vorstellung der BR 212/243 nicht ganz passend. Solche Beiträge sollten mit ‚technik‘ oder wie gewohnt ‚lokarchiv‘ überschrieben werden. Neuruppin... — ja, das ist ein besonderes Steinchen, das ist ‚mosaik‘, wie Werklokomotiven, die ich empfehle, auch weiterhin vorzustellen...“

Frank Schmidt, Magdeburg: „Der Höhepunkt im Heft 7 ist natürlich das Poster. Sehr gut gefallen mir immer wieder die Beiträge von Jochen Kretschmann, weil gerade diese Serie ein praxisbezogenes und wirklichkeitsnahes Bild des zwar harten, aber auch schönen Dienstes auf der Dampflok vermittelt. Gut wäre die Fortsetzung der Veröffentlichungen, die bisher unter der Rubrik ‚Wissen Sie schon...?‘ erschienen, aber auch der Druck von Beiträgen über das Eisenbahnwesen des sozialistischen Auslandes.“

Diego Wegner, Berlin: „Ich freue mich über den neugestalteten ‚modelleisenbahner‘, weil er aussagekräftiger und übersichtlicher geworden ist. Nachdem ich ihn am Kiosk erwarb, sah ich mir im Bus die Zeitschrift genauer an und fuhr gleich eine Haltestelle zu weit...“

Michael Schwindkowski, Westberlin: „Herzlichen Glückwunsch zu Ihrer und unserer neuen eisenbahnmodellbahn Zeitschrift und vielen Dank an alle Mitarbeiter. So wünschen sich die Eisenbahnfreunde aus Westberlin ihre Zeitschrift. Als Informationsquelle über die Deutsche Reichsbahn ist und bleibt der modelleisenbahner für uns unentbehrlich.“

Wir danken allen Lesern, die uns ihre Meinung über den „Neuen“ zukommen ließen. Wir werden alles gründlich überdenken.

Die Redaktion

Zur BR 118

In Ergänzung zum im Heft 4/82 veröffentlichten Beitrag über die BR 118 teilt uns Wolfgang Bahner aus Leipzig mit: „Ein völlig anderes Aussehen erhielt die 118 182 mit einer durchgehenden Anordnung der Lüftungsgitter und Luftsaugfilter zu einem Feld je Anlage. Die Lok war lange Zeit im Bw Rostock beheimatet und wurde Anfang der 70er Jahre im Raw ‚Wilhelm Pieck‘ Karl-Marx-Stadt der Anordnung der Serienloks angepaßt. Ab 25. Oktober 1971 erfolgte die Erprobung der mit 900 kW-Motoren ausgerüsteten 118 373. Seit 31. Mai 1980 wird die 118 805, die zwei 1100 kW-Motoren und Zweiwandlergetriebe erhielt, im Dienstplan mit Loks der BR 132 beim Bw Leipzig Hbf Süd eingesetzt. Das Triebfahrzeug bewährt sich im Reisezugdienst sehr gut. Am 10. Juli 1981 wurde die 118 625

mit 1100 kW-Motoren und Dreiwandlergetriebe ausgerüstet. Mit diesem Triebfahrzeug war es möglich, auch schwere Güterzüge zu befördern.“

Wieder entdeckt

Unser 10jähriger Leser Marco Hadryn aus Großlehna schrieb uns:

„Auf dem Lokfoto des Monats im Heft 5/82 hat meine Uroma eine große Entdeckung gemacht. Der Mann auf dem Bild links ist der Opa von meiner Uroma. Er hieß Hugo Müller, war Hilfsbremser und später Zugschaffner.“

100 Jahre Straßenbahn in Halle Anläßlich dieses Jubiläums gibt es folgende Veranstaltungen:

1. In der Zeit vom 19. September bis 10. Dezember 1982 wird

eine Ausstellung über die Geschichte der Hallenser Straßenbahn gezeigt. Ort: Geschichtsmuseum in der Großen Märkerstraße (Nähe Marktplatz).

2. Am 16. Oktober 1982 findet im Betriebshof Freimfelderstraße (Nähe Helmut-von-Gerlach-Straße) von 9 bis 14 Uhr eine Fahrzeugausstellung statt.

3. Am Sonntag, dem 17. Oktober 1982, werden mit historischen Wagen in der Zeit von 8 bis 16 Uhr Sonderfahrten durchgeführt. Dabei handelt es sich um Stadtrundfahrten ab Haltestelle Marktplatz im Abstand von 15 Minuten. Übrigens: Mehr über die Geschichte der Straßenbahn in Halle erfahren Sie im nächsten Heft.

Bitte die Kleider in Ordnung bringen!

Können Sie sich noch erinnern? Im Heft 2/82 veröffentlichten wir einen Aufruf mit der Bitte, uns Bilder von zeitgenössischen Schildern vom Vorbild zuzusenden. Inzwischen erhielten wir zahlreiche Aufnahmen, die nach und nach veröffentlicht werden. Ein Dank an alle Leser, die uns unterstützten.



Dr. med. Wolf-Rüdiger Solven aus Könnern fotografierte dieses Schild vor der Herrentoilette auf dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig.

Klaus Kieper, Ahrensfelde

Moderne Technik auf schmaler Spur

Rückfallweichen vereinfachen die Betriebsführung

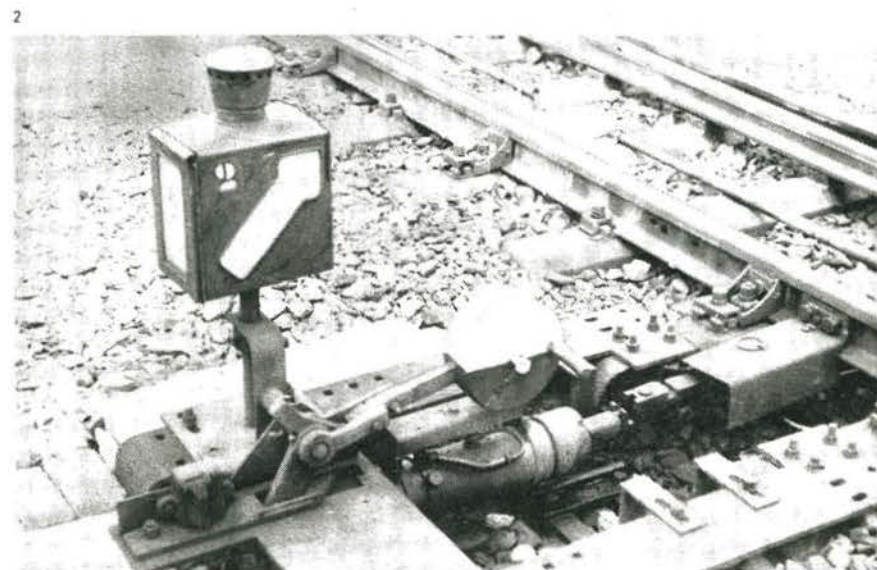
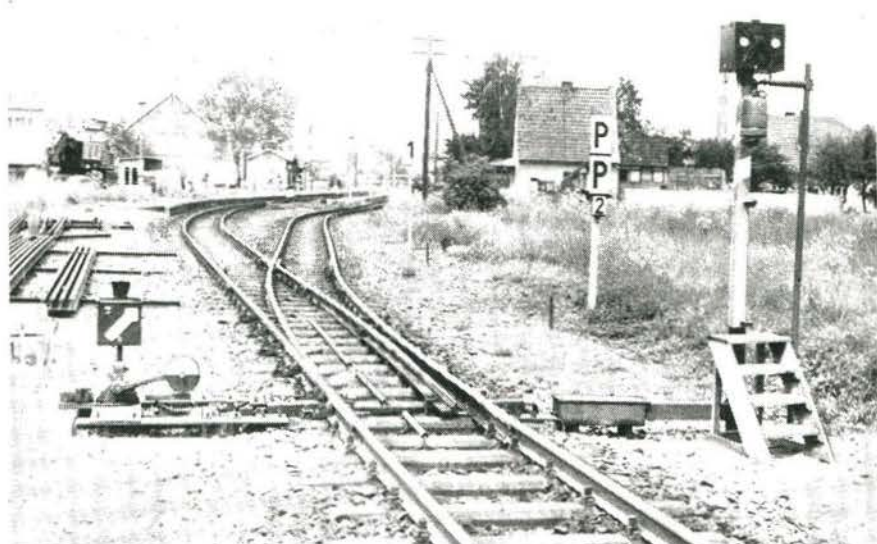
Die auf den Bahnhöfen Niedersachswerfen Ost und Steinerne Renne vor einiger Zeit eingebauten Rückfallweichen ermöglichen Zugkreuzungen mit einem Minimum von Zeitaufwand. Die an diesen Weichen vorhandenen Zungenvorrichtungen sind mit einer Rückfalleinrichtung ausgerüstet. Ihre Aufgabe ist es, die Zungen stets in der gewünschten Lage zu halten. Bei Fahrten des Gegenverkehrs werden die Zungen durch den Spurkranz der Räder umgestellt. Die Rückholfeder garantiert die selbständige Umstellung in die festgelegte Lage.

Dazu wurden folgende Veränderungen erforderlich:

1. Der Einbau des federnden Elements zwischen Weichenstellhebel und Weichenschubstange (Bild 2) und
2. Installation eines Lichtsignals zur Kennzeichnung der Weichenumstellung.

Sollten Störungen auftreten, ist nach wie vor die Möglichkeit vorhanden, die betreffende Weiche manuell zu bedienen.

Besonders für die Gestaltung von Modellbahn-Anlagen bietet sich eine Nachbildung dieser modernen Einrichtung an.



1 Komplette Rückfallweiche mit Lichtsignal in Niedersachswerfen Ost

2 Deutlich erkennbar ist das Federelement zwischen Weichenstellhebel und Weichenschubstange

3 Rollwagenzug mit Lok 99 0239 aus Richtung Nordhausen Nord befährt die Rückfallweiche in Niedersachswerfen Ost (Mai 1981).

Fotos: Verfasser

Günter Meyer, Aue

So war es damals in Jarmen

Auf den Spuren der Inselbahn Jarmen Nord—Schmarsow (Teil 1)

Jarmen—Schmarsow, Inselbahn ohne Anschluß an das übrige Netz, so etwas gibt es doch gar nicht. Sicher ist da irgendwo noch eine Gleisverbindung für Betriebszwecke, dachte ich, bis ich doch einmal eine Eisenbahnkarte „Nur für den Dienstgebrauch“ zu Gesicht bekam. Großer Aha-Effekt: Gibt es also doch! Klar, daß die nächste Fahrradtour von Anklam nach Jarmen ging! In Groß Toitin war der Bahnkörper noch weitgehend erhalten, aber ohne Gleis. Nun konnte nichts mehr schiefgehen, immer der Trasse entlang muß man ja zum Bahnhof kommen: Am Peenebollwerk in Jarmen begannen die Gleise, Linkskurve, Rechtskurve. Bahnhof Jarmen begrüßte mit großer Schrift am Bahnhofsgebäude – aber kein Zug! Und das vier Minuten vor der Abfahrt! Ob die Kollegen vielleicht vor Plan? Müßte man eigentlich einholen können – und wutentbrannt wetzte ich los.

Plötzlich ein angefangener Verbindungsbogen, dann eine rechtwinklige Kreuzung mit einem Bahnkörper und backbord querab Rauch aus dem Schornstein einer Lok! Da war noch ein Bahnhof Jarmen mit einem kleinen Zusatz Nord. Geschafft! Rein in den Gepäckwagen – zum Glück lief er am Schluß – und die unvergessene Fahrt nach Schmarsow mit dem Pmg 1289 am 23. September 1958 begann.

Ein Blick in die Vergangenheit

In meinem Kopf wirbelte es von Fragen. Das Zugpersonal gab bereitwillig Auskunft:

Bis 1945 war Jarmen ein wichtiger Kleinbahnknoten. Von Westen mündete die Strecke Demmin—Schmarsow—Jarmen der ehemaligen Demminer Kleinbahnen Ost (DKBO), von Osten die Strecke Greifswald/Züssow—Jarmen der früheren Greifswald-Jarmener Kleinbahn (GJK) hier ein. Beide 750 mm-spurigen Bahnen hatten in Jarmen Nord ihren Gemeinschaftsbahnhof. Von Südosten führte die 600 mm-Strecke Dennin—Jarmen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) bis zum eigenen Bahnhof Jarmen (nach 1945 inoffiziell Jarmen Süd). Die Zuckerfabrik Jarmen und das Peenebollwerk – dort befanden sich auch Umladeanlagen von 600- auf 750 mm-Spur – verfügten über Werkbahnen beider Spurweiten. Durch die Folgen des verbrecherischen Hitler-Krieges wurden alle Strecken als Reparationsleistungen

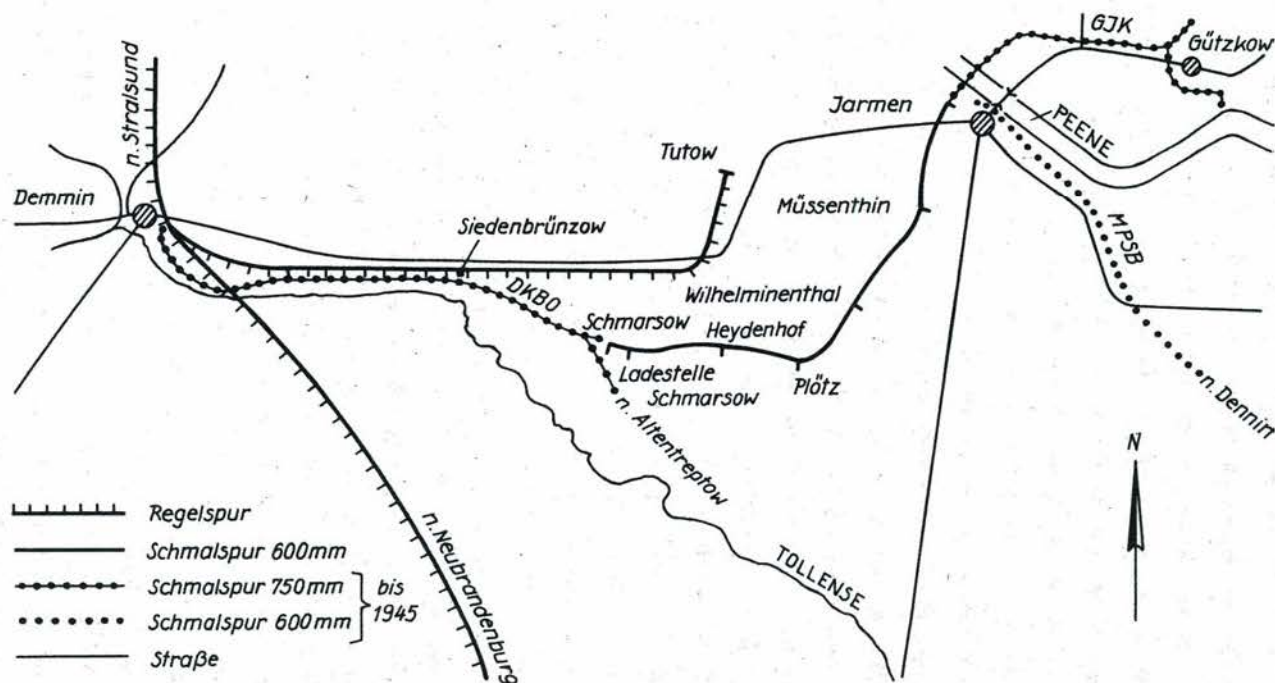
für die UdSSR abgebaut, und das kleinstädtische Jarmen hatte keinen Bahnanschluß mehr.

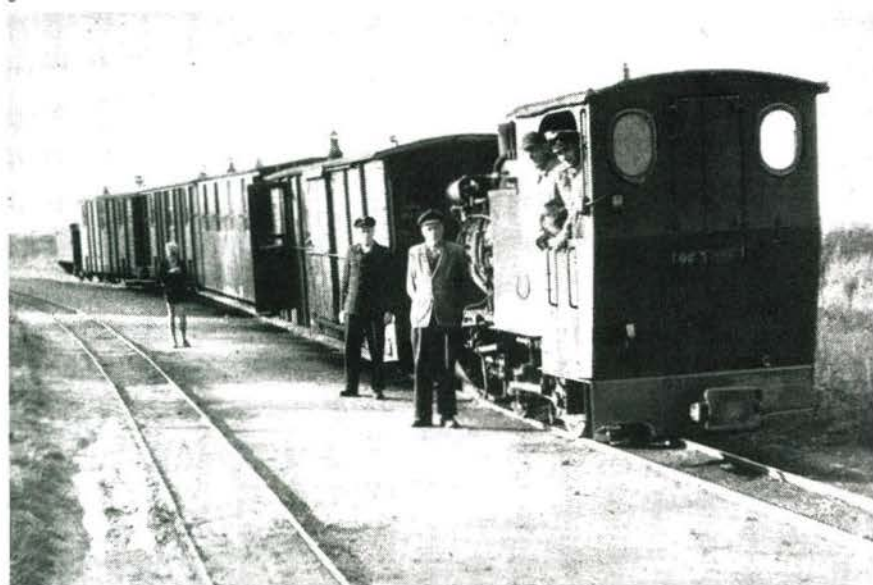
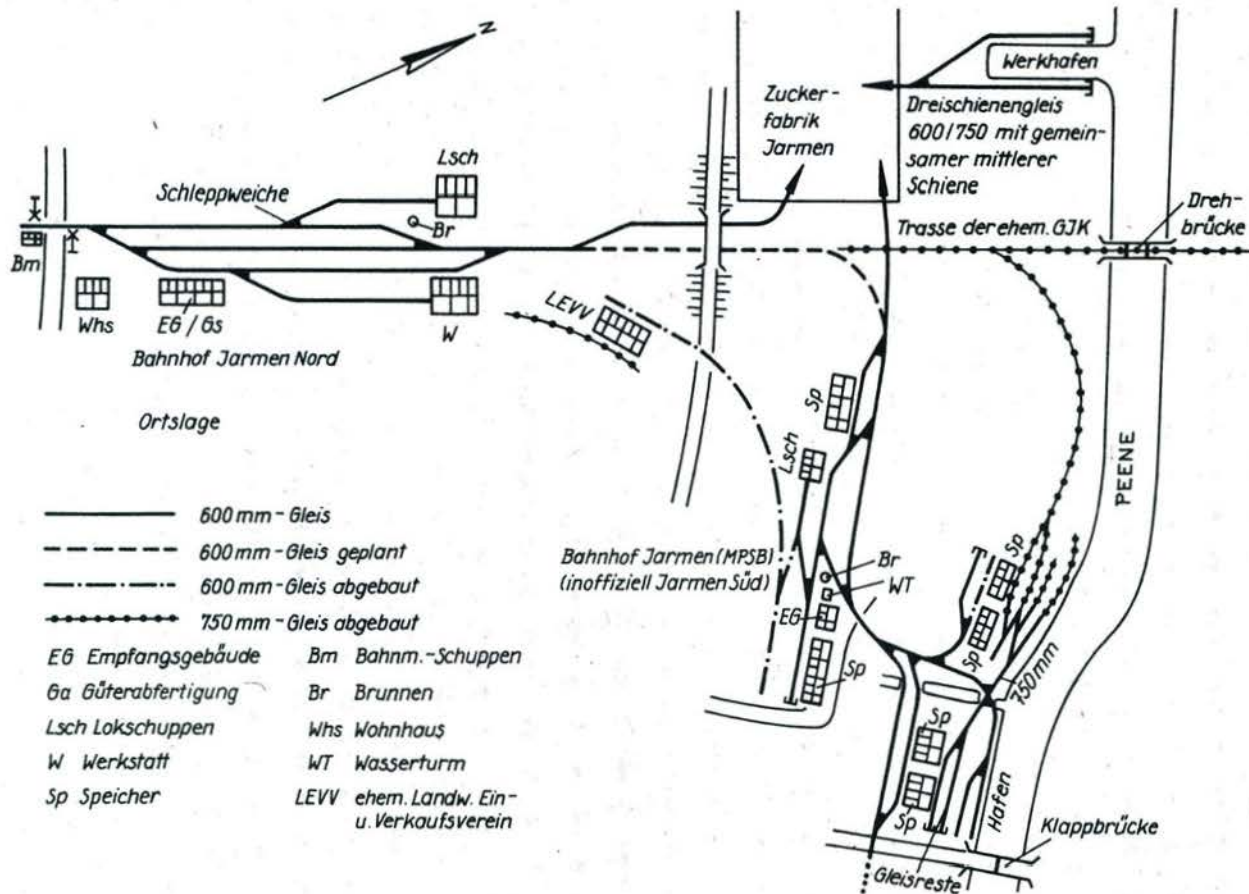
Schmalspurbahn wurde dringend benötigt

Dem sehr rührigen Landesbahndirektor Witthöft aus Friedland wurde genehmigt, von ehemaligen Wirtschaftsbahnen brauchbares Material zusammensuchen zu lassen. Unter seiner Regie wurde ausgehend von „Jarmen Süd“ in Richtung Dennin das MPSB-Gleis wieder aufgebaut. Da auf DKBO-Gelände nach dem Abbau eine zerlegte Lok [Kessel der Lok DKBO 4^m (Bn2t, Vulcan 1896/1559) und Fahrgestell der Lok DKBO 2^m (Bn2t, Vulcan 1896/1517 1896/1517)] und 16 Wagen stehengeblieben waren, wurde hier der Wiederaufbau in 750 mm-Spur erwogen. Es gelang jedoch nicht, weiteres rollendes Material aufzutreiben. Die Zuckerfabrik Jarmen war aber zum Zwecke einer kontinuierlichen Rübenzufuhr besonders am Wiederaufbau der Strecke nach Demmin sehr interessiert.

Gemäß dem SMAD-Befehl Nr. 333 des damaligen Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 26. Juni 1948 mußte diese Bahn 600 mm-spurig wieder aufgebaut werden. Das bereits bis Groß Toitin vorgestreckte Gleis der MPSB

1 Streckenführung der Schmalspurbahn Jarmen Nord—Schmarsow





2 Gleisanlagen in Jarmen von 1949 bis 1958

3 Abfahrtsbereiter Pmg 1290 nach Jarmen Nord in Schmarsow am 23. September 1958 mit Lok 993001. Der Tender blieb am Schluß des Zuges.

4 Sommerfahrplan 1958. Dieser Zugverkehr wurde auch noch während des darauffolgenden Winterfahrplanabschnittes noch einige Monate beibehalten.

5 Pmg 1289 am 23. September 1958 in Schmarsow Weiche. Diese Station war während des Bestehens der Strecke nie in den Fahrplanunterlagen der DR vermerkt. Immer waren die Schmarsower Kinder neugierig, was die Eisenbahn aus der Stadt mitbrachte.

6 Pmg 1289 am 23. September 1958 in Müsenthin

7 Lok 993001 in Wilhelmenthal; im Hintergrund die alte Wellblechbude der DKBO.

Zeichnungen: Verfasser (1), L. Nickel, Berlin (1)
Fotos: Verfasser (4)
Repros: Verfasser (1)

125p Jarmen Nord – Schmarsow

(Schmarsowbahn
Alle Züge nur 2. Klasse)

	X 1287	a 1289a	b 1289b			X 1288	a 1290a	b 1290b	c 1290c	d 1290d
km				Zug Nr.	Rbd Grellswald	Zug Nr.				
		11.00	13.20	ab Demmin		9.50	16.15			
		11.29	13.49	ab Tutow		9.21	15.46	18.05	18.37	
		11.40	14.0	an Jarmen		9.10	15.35	17.50	18.22	
	X 5.26	a 12.00	14.30	U.U. ab Jarmen Nord		X 8.19	a 14.53	b 17.18		
	X 5.41	a 12.15	14.45	2.2 ab Müsenthin			a 14.41	b 17.06		
a außer Di und Do	5.58	a 12.32	15.02	4.8 ab Wilhelmenthal			a 14.24	b 16.49		
b Di und Do	6.11	a 12.45	15.15	6.6 ab Plötz			a 14.11	b 16.36		
c Mo - Do	6.25	a 12.59	15.29	8.6 ab Heydenhof			a 13.57	b 16.22		
d Fr - Sa	6.45	a 13.19	15.49	12.4 an Schmarsow		X 7.00	a 13.34	b 15.59		

wurde wieder aufgenommen und in Richtung Schmarsow verlegt. Die Gleisanlagen in „Jarmen Süd“ blieben aber liegen, um die Schiffumschlagstelle am Peenebollwerk und die dortigen Anschließer bedienen zu können. Deshalb war „Jarmen Hafen“ auch Tarifpunkt im DR-Gütertarif der 50er Jahre. Von Jarmen Nord aus konnte man nur durch die Zuckerfabrik dorthin fahren; ein im Aufbau gewesener Verbindungsbogen an der früheren Niveaureizung MPSB/GJK wurde nicht mehr vollendet. Jarmen hatte also rund 10 Jahre lang wieder zwei Bahnhöfe! Im Bahnhofsgebäude „Jarmen Süd“ befand sich ab 1948 die

Bauleitung. Die Arbeiten am Bahnkörper konnten bis Vanselow – eine Station vor Siedenbrünzow und somit nur noch 2,41 km vom „großen Netz“ entfernt – vorangetrieben werden, als die Arbeiten wegen Materialmangel eingestellt wurden. Der unbenutzte Gleisstumpf jenseits von Schmarsow wurde im Laufe der Jahre abschnittsweise zurückgebaut, um diese altbrauchbaren Schienen für Reparaturzwecke zu gewinnen.

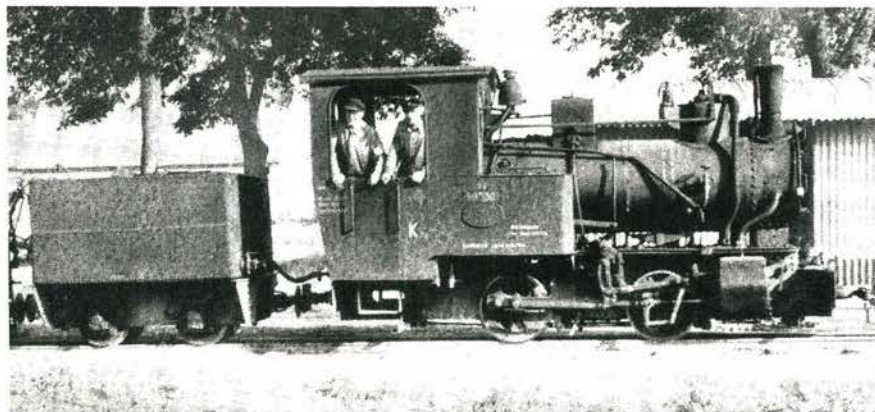
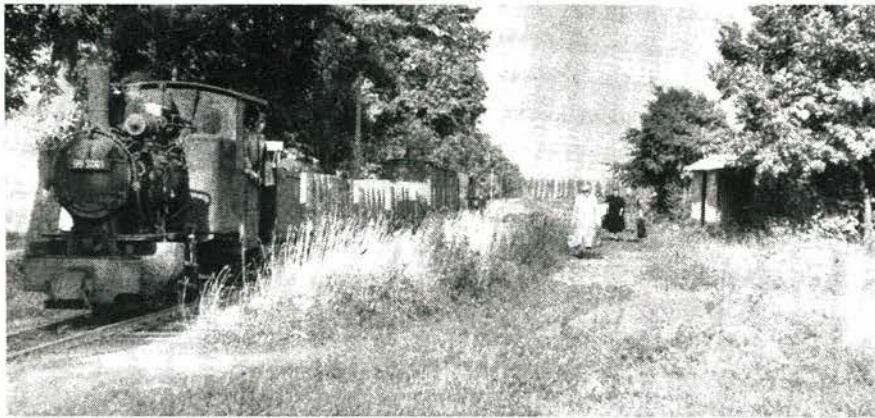
Eröffnung der Inselbahn

Die Strecke Jarmen Nord—Schmarsow wurde im Mai 1949 für den Güterverkehr und im selben Jahr auch für

den Personenverkehr eröffnet, nachdem das Baubüro Jarmen am 1. April 1949 von der DR übernommen worden war.

Die Bahn verlief in ihrer ganzen Länge auf dem Bahnkörper der ehemaligen DKBO mit den Bahnhöfen Jarmen Nord (km 0,0), Müsenthin (km 2,2), Wilhelmmenthal (km 4,8), Plötz (km 6,6), Heydenhof (km 8,6), der Ladestelle Schmarsow, genannt „Schmarsower Weiche“ (km 11,7) und Schmarsow (km 12,4). Ebenso wurden auch die alten Gebäude der DKBO, massive Empfangsgebäude in Jarmen Nord und Schmarsow, Wellblechbuden auf den übrigen Bahnhöfen, mit Ausnahme von Schmarsow Weiche, wo keine Baulichkeiten vorhanden waren, benutzt. Dazu kamen in Jarmen Nord Lokschuppen und Werkstatt. Die Beköhlung der Lok erfolgte mit Körben über eine Treppe. Das Kesselwasser wurde mit Pulsometer aus einem Brunnen entnommen. In „Jarmen Süd“ waren ein Empfangsgebäude, ein Lokschuppen (im Sommer 1958 abgebrochen), ein kleiner Wasserturm und ein Speicher vorhanden. An ortsfesten Signalen existierten auf der Bahn nur das Einfahrtsignal Jarmen Nord, die vereinfachten Weichensignale sowie einige Läute- und Pfeiftafeln.

Betrieblich besetzt war nur der Bahnhof Jarmen Nord, auf allen anderen Betriebsstellen übernahm der Zugführer die anfallenden Arbeiten. Alle Züge wurden nur mit einem Zugbegleiter und handgebremst gefahren. Um die nötigen Bremschuhstempel zu erreichen (die stärkste Neigung der Strecke betrug immerhin 1:60), stieg der Zugführer während der Fahrt vom Gepäckwagen zum nächsten Personenwagen über, um auch dort die Bremse anzuziehen. Alle Züge durften höchstens 36 Achsen stark sein. Zum Einsatz kamen ausschließlich das Regelschlußsignal, obwohl das vereinfachte Schlußsignal geführt werden durfte. Alle Betriebsstellen – außer Jarmen Nord – verfügten über gleiche Gleisanlagen. Nebengleise waren mit zwei Weichen beiderseitig an das durchgehende Hauptgleis angeschlossen. Der Flankenschutz erfolgte durch Gleissperren eigentümlicher Bauart: Auf zwei Schwellen des Gleises wurde eine Blechplatte geschraubt, an die ein Radvorleger angeschlossen war.



Fortsetzung folgt

**Kurz-
meldungen**

Bw Aue (Sachs)

Derzeit wird für Leistungen dieses Bw aus Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf eine Lok der BR 50.35 zur Verfügung gestellt, die folgende Umläufe bewältigt:
Km ab 3.12 Uhr, an Aue 4.44 Uhr; ab Aue 4.54 Uhr, an Km 6.55 Uhr; ab Km 9.18 Uhr, an Zi. 10.56 Uhr; ab Zi 11.20 Uhr, an L 11.30 Uhr; ab L 11.50 Uhr, an Zi 12.00 Uhr; ab Zi 12.27 Uhr an Aue 12.54 Uhr; ab Aue 14.28 Uhr, an Bl 14.50 Uhr; ab Bl 15.25 Uhr (Leerreisezug), an Aue 15.44 Uhr; ab Aue 16.29 Uhr, an Ks (Mo—Fr) 20.52 Uhr bzw. (Sa u. So) 19.48 Uhr.

Abweichungen Sa, So:

Km ab 5.29 Uhr, an Aue 7.08 Uhr; 9.50 Uhr ab Aue, an Zw 11.52 Uhr; ab Zw 13.44 Uhr, an Aue 14.51 Uhr, weiter wie oben!

Legende:

Km \triangle Karl-Marx-Stadt Hbf,
Ks \triangle Karl-Marx-Stadt Süd,
Zi \triangle Zwönitz, L \triangle Lößnitz ob Bf,
Bl \triangle Blauenthal, Zw \triangle Zwickau,
Aue \triangle Aue (Sachs)

Ferner kommt im Raum Aue täglich eine Lok der BR 50 vom Bw Reichenbach (Einsatzstelle Zwickau) zum Einsatz:

Schiebelok beim P 15690, Aue ab 6.02 Uhr, Blauenthal an 6.23 Uhr.
Blauenthal ab 6.35 Uhr (P 17623) an Aue 6.56 Uhr, Aue ab 7.30 Uhr nach Zwickau (Nahgüterug).
G. M.

Bw Angermünde

Zum Bestand des Bw Angermünde gehören derzeit: 52 1331, 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8133, 52 8155 und 52 8187.

Folgende Umläufe werden mit der BR 52.8 bespannt:

6.30 Uhr bis 9.30 Uhr Angermünde Rangierdienst, 10.34 Uhr ab Angermünde in Richtung Passow, aus Richtung Passow an Angermünde 12.10 Uhr (Leerfahrt), ab Angermünde 14.20 Uhr an Prenzlau 15.10 Uhr (Leerfahrt), ab Prenzlau 15.50 Uhr in Richtung

Tantow.
Pasewalk ab 6.24 Uhr, an Angermünde 8.30 Uhr; ab Angermünde 11.03 Uhr, an Bad Freienwalde 11.48 Uhr; ab Bad Freienwalde 11.59 Uhr, an Angermünde 12.46 Uhr (Leerfahrt); ab Angermünde 16.30 Uhr, an Frankfurt (Oder) 20.13 Uhr.

Täglich außer donnerstags: Bad Freienwalde ab 10.12 Uhr, an Frankfurt Gbf 12.20 Uhr; ab Frankfurt Gbf 13.26 Uhr, an 16.12 Uhr Angermünde; donnerstags: an Angermünde aus Richtung Passow 11.07 Uhr; Angermünde ab 11.30 Uhr, an Seehausen (Uckerm) 13.51 Uhr; ab Seehausen 14.40 Uhr, an

Angermünde 18.26 Uhr (Leerfahrt).

Ab Angermünde 6.58 Uhr, an Tantow 9.43 Uhr; ab Tantow 13.23 Uhr, an Angermünde 16.59 Uhr.
Ab Angermünde 7.50 Uhr, an Schwedt (Oder) 8.30 Uhr; ab Schwedt (Oder) 14.40 Uhr, an Angermünde 14.59 Uhr.
D. I.

Bw Lutherstadt Wittenberg

Zum Bestand dieses Bw gehören die Loks 52 8120, 52 8146, 52 8174 und 52 8034. Sie befördern vornehmlich Güterzüge auf der Strecke Falkenberg—Lutherstadt Wittenberg—Roßlau.
G. F.

Bw Wustermark

Zum Bestand gehören z. Z. folgende Loks: 52 1662, 52 8129, 52 2751, 52 8089, 52 8042, 52 8021 und 52 8086. Im Einsatz befinden sich die Loks 52 1662, 52 8021 und 52 8086. Als Heizlok wird künftig die 44 2989 eingesetzt.
Di.

**Noch einmal
Prignitzer
Eisenbahn**

Unser Leser Dietrich Kutschik aus Berlin stellte uns in Ergänzung zu der im Heft 6/82 über die ehemalige Prignitzer Eisenbahn veröffentlichten Lokliste eine überarbeitete und nahezu vollständige Zusammenstellung aller dort eingesetzten Triebfahrzeuge zur Verfügung. Die Prignitzer Eisenbahn wurde am 1. Januar 1941 Eigentum der DR. Die Betriebsführung übernahm die DR jedoch erst ab 17. März 1941.

Bezeichnung Name	Nr.	Hersteller	Fabrik-Nummer	Bau-jahr	Bauart	Bemerkungen
PRITZWALK	1	Borsig	4077	1884	Cn2t	vom Bauunternehmer beschafft +
WITTSTOCK	2	Borsig	4078	1884	Cn2t	vom Bauunternehmer beschafft +
PUTLITZ	3	Borsig	4079	1884	Cn2t	vom Bauunternehmer beschafft + 1910
PRIGNITZ	4	Hohenz.	813	1894	Cn2t	+ 1925
BRANDENBURG	5	Hohenz.	814	1894	Cn2t	+ 1925
	6	Henschel	5876	1901	Cn2t	+ 1928
	7	Henschel	7328	1907	Cn2t	+ 1933
	8	O & K	2708	1908	Cn2t	1
DRANSE	9	Borsig	7705	1910	Cn2t	+ 1933
WITTSTOCK II	10	Borsig	8398	1912	Cn2t	DR 89931 + 12.5.1967
	11	Borsig	8399	1912	Cn2t	+ 1938
PRITZWALK II	12	Henschel	13602	1915	Cn2t	DR 89932, 10. 8. 1947 nach Osten
	13 ²	Borsig	8463	1913	Cn2t	ex Lüneburg—Soltau Nr. 5, DR 89921 ³
	1''	L.H.W.	3061	1925	Cn2t	DR 89911 +
	2''	L.H.W.	2859	1925	Cn2t	DR 89912 +
	4''	L.H.W.	3125	1929	1'Ch2t	DR 91211 ELNA +
	5''	L.H.W.	3156	1929	1'Ch2t	DR 91212 ELNA sp. DB + 14.4.1946
	6''	Union	2491	1919	1'D1'h2t	ex PEV Essen 8511/T 14, DRG/DR 93406 +
	7''	Henschel	22909	1936	1'D1'h2t	DR 931611, WBBLE 930020, DR 936676 + 29.10.1970
	8''	Henschel	23072	1936	1'C1'h2t	DR 75611 + 25.1.1951
	9''	Henschel	23073	1936	1'C1'h2t	DR 75612 + 12.6.1968
	22	Henschel	24369	1938	1'D1'h2t	DR 931612 WBBLE 930021, DR 936677 + 29.10.1970

WBBLE \triangle Weimar—Berka—Blankenhainer Eisenbahn
L.H.W. \triangle Linke-Hoffmann-Werke, Breslau (Wroław)
O & K \triangle Orenstein & Koppel, Nowawes bei Potsdam

¹ Während des zweiten Weltkrieges Lok 04-20 der Kleinbahn Freienwalde—Zehden, 1945 durch Kriegsereignisse zur Südstormarnschen Kreisbahn verschleppt, dort bis zur Einstellung im Jahre 1952 eingesetzt
² danach 3''
³ 10/1947 verkauft an Grube Theodor in Bitterfeld