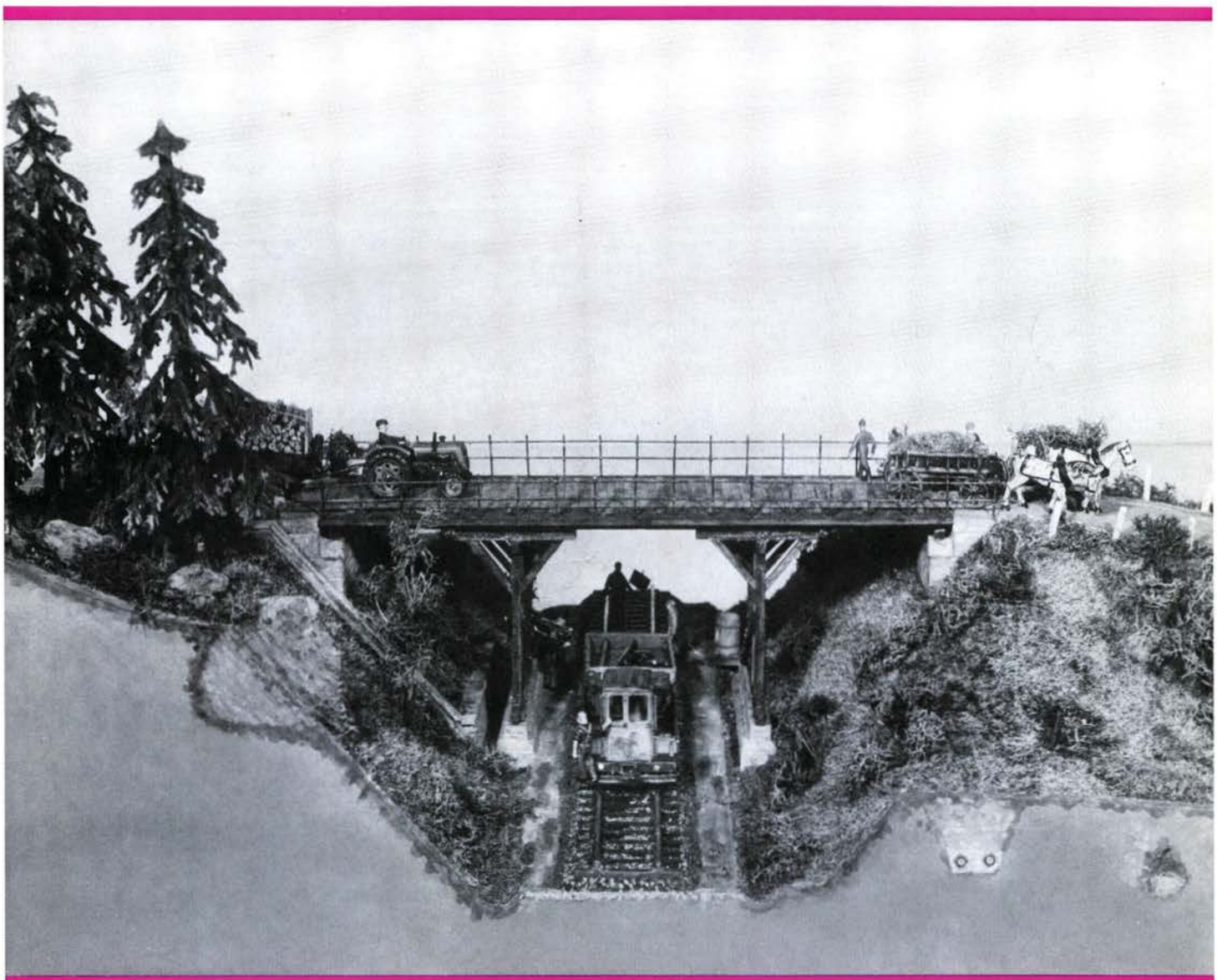
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS

Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

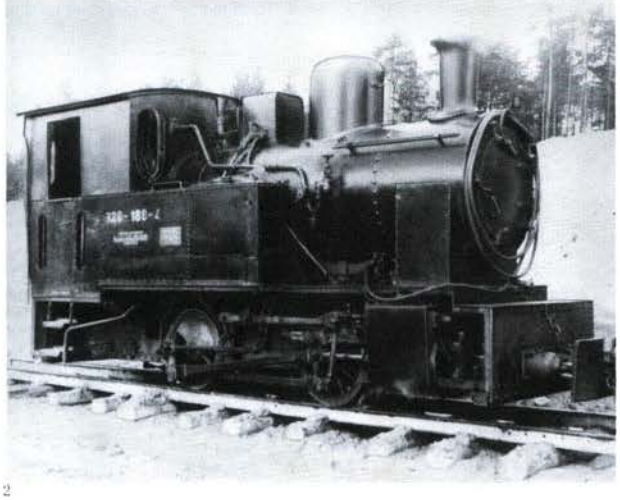


JANUAR
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M
32 542
1/82

Werklokomotiven der Deutschen Reichsbahn?

1

Auch das gab es:
Ein vor nunmehr 12 Jahren beendeter Streckenneubau bei Altdöbern war die letzte Baustelle, bei der die Deutsche Reichsbahn schmalspurige Baulokomotiven für den gleisgebundenen Erdtransport einsetzte. Obwohl diese Lokomotiven zum **Bestand der Deutschen Reichsbahn** gehörten, waren sie **nicht in die Baureihe 99** eingegliedert. Diese Fahrzeuge trugen eine Baumaschinen-Nr. Hierbei bedeutete die erste Gruppe die Maschinenart (320 ≙ Dampflokomotive, Spurweite 900 mm); die zweite die Nennleistung in PS und die dritte Gruppe die laufende Nummer.



2

Bild 1 ***Lok 320-200-11*** *(Henschel 1914/12782): Sie war die älteste Lokomotive auf der Baustelle und entsprach dem Typ „Döring & Lehmann" der Henschel-Serie. In den letzten Jahren erhielt sie noch eine elektrische Beleuchtung mittels Lichtmaschine.*

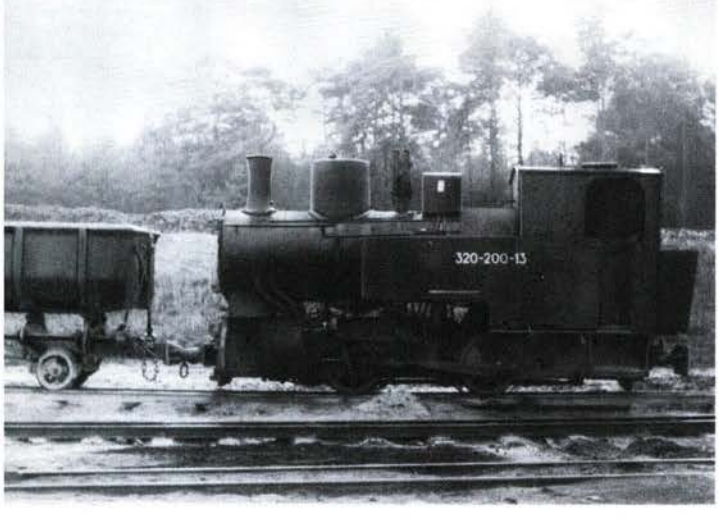
Bild 2 ***Lok 320-180-4*** *(Henschel 1939/24555): Dieser Typ „Klettwitz" der Henschel-Serie wurde noch 1944 als sog. Kriegsdampflok (KDL 13) unter anderem von den Skoda-Werken in Plzeň nachgebaut. Der Schlauch an der Rauchkammer diente zum Abspritzen des Fahrzeuges.*

Bild 3 ***Lok 320-200-13*** *(Borsig 1921/10877): Der hintere Kohlekasten gehört nicht zur Originalausführung. Er wurde später angebaut. Die ehemals abgerundete Domverkleidung ist ebenfalls später durch eine eckige ersetzt worden.*
Von den sichtbaren schweren Seitenkippern gehörten 6 bis 8 Wagen zu einem Zug.

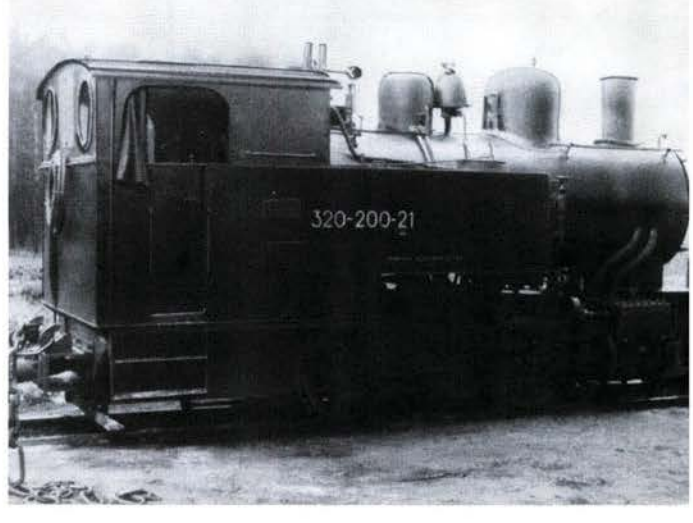
Bild 4 ***Lok 320-200-21*** *(Borsig 1921/10882): Obwohl zur gleichen Lieferung wie Lok 13 gehörend, sind infolge von Umbauten mehrere Unterschiede zwischen beiden Maschinen erkennbar, z. B. Dampfdom, Sandkasten, Lage des Sicherheitsventiles und Form des Wasserkastens. Diese Lokomotive verfügte als Abnormität sogar über ein Läutewerk.*

Text und Fotos: K. Jünemann, Berlin

3



4



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, 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
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
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: 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 3,– 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: 7. 12. 1981
Geplante Auslieferung: 13. 1. 1982

Alleinige Anzeigenverwaltung
DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

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, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

1 Januar 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

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

Inhalt

	Seite
Werklokomotiven der Deutschen Reichsbahn?	2. U. S.
Günther Knobloch Hohe Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der DR im Fünfjahrplan 1981—85	2
In eigener Sache	3
Claus Burghardt/Wolfram Wagner Wie ein 100. Geburtstag gewürdigt wurde	3
Gottfried Köhler V 60 — eine bewährte Diesellokomotive	4
Modell der Diesellokomotive BR 106.2-8	7
Helmut Franz Meterspurige Bergbahnen in der Hohen Tatra	8
Erich Schuffenhauer Carl August Rabenstein, ein vergessener Lokomotivbauer	11
Joachim Grothe Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Teil I)	12
Jochen Kretschmann Feuer — Wasser — Kohle!	14
Otto Voigt Ein ungewöhnlicher Gleisabschluß?	16
Bildauswahl von DMV-Sonderfahrten 1981	17
Aus unserem Themenplan 1982 — transpress Bücher	19
Wolfgang Frey H0-Anlage, 22 m²	20
Wissen Sie schon	22
Lokfoto des Monats: Triebwagen 279 001	23
XXVIII. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb in Budapest	25
Mitteilungen des DMV	28

Titelbild

Einen I. Preis für die Nachgestaltung dieser Wegüberführung erhielt in der Kategorie C (Senioren) Günter Fromm aus Erfurt im XXVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1981 in Budapest. Mehr über diese Veranstaltung entnehmen Sie bitte auf den Seiten 24—27 sowie der 3. Umschlagseite.

Foto: Heribert Darr, Reichenbach

Rücktitel

Viel gefragt waren auch 1981 die Sonderfahrten des DMV. U. B. z. die Lok 86 001 vor einem Sonderzug auf der Strecke Nossen—Lommatzsch während der Ausfahrt aus dem Bahnhof Nossen. Lesen Sie dazu bitte auch unseren Bildbericht auf den Seiten 17 und 18.

Foto: R. Heinrich, Steinpleis

GÜNTHER KNOBLOCH, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der DR

Hohe Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der DR im Fünfjahrplan 1981–1985

Ein Jahr angestrengter Arbeit für die 240 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner liegt hinter uns. Mit guten Ergebnissen konnte das erste Jahr des Fünfjahrplanzeitraums 1981 bis 1985 abgeschlossen werden.

Dafür nur zwei Beispiele: Im Güterversand sind die Ziele des Volkswirtschaftsplanes mit über 5,5 Millionen Tonnen bei erheblich weniger Aufwand überboten worden. Vorfristig, um 5 1/2 Monate, konnte am 16. Dezember 1981 der 14 km lange Streckenabschnitt Uckro—Golßen dem elektrischen Betrieb übergeben werden. Das bringt eine zusätzliche Einsparung von 440 Tonnen Dieselkraftstoff.

Von den Werktätigen im Verkehrswesen sind im Fünfjahrplan, der nunmehr Gesetz ist, volkswirtschaftlich außerordentlich bedeutsame Aufgaben zu lösen. Dabei steht im Zentrum aller Anstrengungen, den Transportaufwand entscheidend zu senken und die Transportprozesse durchgehend zu intensivieren. Das ist ein Erfordernis der veränderten inneren und äußeren Bedingungen, denen wir uns zu stellen haben. Mit gutem Grund wird dabei der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt besondere Verantwortung übertragen, eben weil beide Verkehrsträger energieökonomisch günstig sind.

Ein Vergleich soll das bekräftigen. Die Eisenbahn verbraucht z. B. für eine Güterverkehrsleistung von einer Million Tonnenkilometer nur etwa 35 Prozent der Dieselkraftstoffmenge, die der öffentliche Kraftverkehr für die gleiche Leistung benötigen würde. Es ist daher nur allzu verständlich, wenn auch künftig die Linie verfolgt wird, mehr Güter von der Straße auf die Schienen- bzw. Wasserwege zu verlegen. Folgerichtig ist im Fünfjahrplan 1981–1985 vorgesehen, 30 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die Eisenbahn zu nehmen. Daraus und aus der dynamischen Entwicklung der Volkswirtschaft überhaupt erhöhen sich die Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn in nicht gekanntem Ausmaß. Lag die Steigerung beim Gütertransport z. B. im Zeitraum 1976–1980 gegenüber dem vorhergehenden Fünfjahrplan bei rund 108 Prozent, so sieht der Fünfjahrplan 1981–1985 rund 112 Prozent vor. Und dieser volkswirtschaftlich notwendige Transportbedarf ist insgesamt mit weniger Energie zu bewältigen. So ist der spezifische Energieverbrauch bei der Dieseltraktion z. B. um 10 Prozent zu reduzieren.

Dies stellt hohe Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, die im Binnentransport der wichtigste Verkehrsträger ist und bleibt. Ja, man kann ohne zu übertreiben sagen, daß der Schienentransport zunehmend an Bedeutung gewinnt. Daraus resultiert auch, daß neu durchdacht werden muß, wie die künftigen Aufgaben effektiver, das heißt mit bedeutend weniger Aufwand, zu lösen sind. Dabei geht es um die Optimierung der Liefer- und Transportbeziehungen, insbesondere in den transportintensiven Zweigen und Bereichen sowie in den Territorien, um das Durchdenken der gesamten Beschaffungs-, Kooperations-, Produktions-, Lager-, Umschlag- und Absatzprozesse in bezug auf ihre Abhängigkeit vom Transport, um rationelle Versand- und Transporttechnologien, um eine höhere Qualität des Zusammenwirkens aller Bereiche der Volkswirtschaft mit dem Verkehrswesen zur maximalen Auslastung des Transportraumes.

Ohne Zweifel können hier noch beträchtliche Reserven erschlossen werden. Die Ergebnisse des vergangenen Jahres bestärigen das. Gilt es doch, die Beladung im Güterversand von durchschnittlich 770 000 Tonnen im Jahre 1981 auf mindestens 800 000 Tonnen 1982 und auf mehr als 863 000 Tonnen 1985 zu steigern. Die neuen, höheren Anforderungen an die Eisenbahn bedingen also ein verbessertes und stabiles Leistungsangebot. Zu den dafür vorgesehenen Maßnahmen gehören u. a. die Wiedereröffnung geschlossener Güterbahnhöfe und Anschlußbahnen bzw. der Neuanschluß von Betrieben mit transportintensiver Produktion an das Eisenbahnnetz, die schnelle und verlustlose Beförderung von besonders hochwertigen und schnellverderblichen Gütern, wie Frischfleisch und Fisch, durch verstärktes Nutzen des bestehenden Netzes der Expreßgut-, Post-, Container- und schnellfahrenden Züge sowie der Aufbau eines Stückgutschnellverkehrs.

Im Personenverkehr gehört die ganze Aufmerksamkeit einer höheren Qualität mit all ihren Seiten. Noch stärker wird die Eisenbahn in den Nahverkehr einbezogen, es wird schrittweise das Netz der Städteexpreßzüge erweitert und auch das Angebot für touristische Leistungen erhöht.

Natürlich gehört zur höheren Leistungsfähigkeit der Eisenbahn der weitere Ausbau der materiell-technischen Basis. Deshalb werden auch in diesem Fünfjahrplan ca. 50 Prozent der dem Verkehrswesen zur Verfügung stehenden materiellen Fonds auf die Deutsche Reichsbahn konzentriert. Der Einsatz der Investitionen sowie die Einführung effektiverer Technologien in den Transport-, Umschlag-, Bau- und Reparaturprozessen erfolgen vorrangig mit dem Ziel, das Rationalisierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn schnell und umfassend zu verwirklichen. Dabei stehen vor allem folgende Komplexe im Vordergrund:

- höheres Tempo bei der Elektrifizierung;
- beschleunigte Ausstattung der Strecken und Bahnhöfe mit rationeller Sicherungs- und Fernmeldetechnik;
- mehrgleisiger Ausbau des Streckennetzes sowie Mechanisierung der Rangierbahnhöfe;
- höhere Leistungsfähigkeit und effektive Ausnutzung des Wagenparks;
- Rationalisierung der Abfertigungs- und Beförderungsprozesse im Reise- und Güterverkehr.

Jeder sieht, daß angestrengt daran gearbeitet wird, die Strecken von Dresden und Bitterfeld nach Berlin voll unter den elektrischen Fahrdraht zu nehmen. Im Fünfjahrplan ist die Aufgabe gestellt, 750 Kilometer Strecke zu elektrifizieren. Damit soll erreicht werden, daß 1985 32 Prozent der Betriebsleistung der Deutschen Reichsbahn mit elektrischer Traktion erbracht werden. Es sei hier betont, daß dies die vom Energieaufwand her günstigste Lösung ist. Noch in diesem Jahr soll der Anteil der elektrischen Traktion an der gesamten Zugförderleistung auf ca. 25 Prozent gesteigert werden. Auf den elektrifizierten Strecken, das sei unterstrichen, wird die Durchlaßfähigkeit um 10 bis 15 Prozent erhöht. Es ist deshalb auch die Aufgabe gestellt, einige ausgewählte Streckenabschnitte im Rahmen des Elektrifizierungspro-

gramms bis 1985 vorfristig in Betrieb zu nehmen. Ferner wird geprüft, welche für den elektrischen Zugbetrieb wichtigen Ergänzungsstrecken zusätzlich elektrifiziert werden können.

Es liegt auf der Hand, daß durch den zwei- und mehrgleisigen Ausbau von Strecken ein entscheidender Kapazitätszuwachs erreicht wird. Das haben die zurückliegenden Jahre, in denen über 2000 km Strecken ein zweites Gleis erhielten, bestätigt. Auf diesem Gebiet sind wir gut vorangekommen. In diesem Fünfjahrplan werden rund 330 km zweite und dritte Gleise gebaut.

Die Mechanisierung der Rangierbahnhöfe wird durch den weiteren Einsatz von Gleisbremstechnik verschiedener Bauarten fortgesetzt. Dies erhöht nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern bringt gleichzeitig eine erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Rangierpersonals mit sich.

Durch den Einsatz moderner Sicherungs- und Fernmeldetechnik wird nicht nur die Leistungs- und Zuverlässigkeit im Eisenbahnbetrieb verbessert, sondern es werden auch Arbeitskräfte für andere Aufgaben freigesetzt. Hier geht es insbesondere um die weitere Inbetriebnahme von Gleisbildstellwerken, des automatischen Streckenblocks, zugbedienter Wegübergangs-Sicherungsanlagen, von Strecken mit punktförmiger Zugbeeinflussung sowie um die Vorbereitung des Einsatzes von Anlagen für den Zugfunk.

Der Reise- und Güterwagenpark wird im Zeitraum 1981–1985 durch die Zuführung von 1130 Reisezugwagen und ca. 11000 rekonstruierter und 13400 neuer Güterwagen, die in den Raw gebaut werden, qualitativ verbessert.

Mikroelektronisch gesteuerte Geräte werden dazu beitragen, die Abfertigungs- und Beförderungsprozesse rationeller zu gestalten. Beispiele dafür sind die elektronische Platzreservierung, Fahrkartenverkaufsautomaten und Schalterdrucker.

Die 80er Jahre stellen hohe Anforderungen an unser sozialistisches Eisenbahnwesen, die wir mit Hilfe der Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik und der Initiative aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erfolgreich lösen werden.

In eigener Sache

In diesem Jahr gibt es einige Höhepunkte, die wir redaktionell mit vorbereiten wollen, indem wir über die Aktivitäten und Leistungen der Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner, der Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs berichten. Es geht um den 20. Jahrestag der Gründung des DMV der DDR im April, den Verbandstag im November und das 30jährige Erscheinen der Zeitschrift „der modelleisenbahner". Im vergangenen Jahr haben wir rund 1200 Leserbriefe erhalten, in denen insgesamt die inhaltliche Gestaltung der Zeitschrift anerkannt wurde. Natürlich fehlte es auch nicht an Kritik. Hier geht es insbesondere darum, noch mehr Anlagen vorzustellen, mehr Gleispläne und Bauanleitungen zu veröffentlichen. Im Beirat wurde deshalb angeregt, doch einmal die Leser aufzufordern, ihre Anlagen zur Diskussion zu stellen. Das soll selbstverständlich sachlich und helfend geschehen, damit alle profitieren. Es soll damit ein exaktes und vorbildgerechtes Bauen gefördert werden. Wir erwarten ihre Information, lieber Leser, und wollen auch im neuen Jahr ihr Freizeithobby anregen und bereichern. **Ihre Redaktion**

CLAUS BURGHARDT (DMV) und
WOLFRAM WAGNER (DMV), Dresden

Wie ein 100. Geburtstag gewürdigt wurde

Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Wenn jemand 100 Jahre alt wird, so ist das ein besonderer Grund zum Feiern und für eine Rückschau. Von diesem Gedanken ließ sich die AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg" des DMV leiten, als sie 1980 beschloß, an dieses Jubiläum auf „ihrer" Strecke zu erinnern. Diese Entscheidung fiel nicht schwer, weil wir uns der Pflege sächsischer Schmalspurtraditionen besonders verpflichtet fühlen und die erste sächsische Schmalspurbahn von Wilkau bis Kirchberg bereits 1973 stillgelegt wurde.

Rechtzeitig begannen die Vorbereitungen, u. a. mit den Entwürfen von Plakaten und Souvenirkarten. Wie bereits zum 95jährigen Bestehen der Strecke Radebeul Ost—Radeburg am 15. Oktober 1979, sollten auch diesmal beide Traditionsloks zum Einsatz kommen. Für den zweiten Zug mußten neben zwei Traditionswagen auch vier ältere Wagen aus dem Betriebspark besonders hergerichtet werden. Um den Besuchern die Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen anschaulich zeigen zu können, wurde auf dem Güterboden des Radeburger Bahnhofs eine interessante und sehenswerte Ausstellung gestaltet.

Am 17. Oktober begann auf dem Bahnhof Radebeul Ost schon zeitig ein emsiges Treiben. Auch die vorangegangenen Tage waren für die Mitglieder unserer AG nicht gerade ruhig gewesen. Lokomotiven und Wagen wurden festlich geschmückt, und ein restauriertes Läutewerk ließ erstmals wieder seine Stimme ertönen. Bereits um 7.25 Uhr startete eine von AG-Mitgliedern hergerichtete Motordraisine nach Radeburg, deren Personal dort letzte Handgriffe an der Ausstellung vornahm und anschließend das Fahrzeug bei Vorführungsfahrten den Besuchern präsentierte. Bevor sich um 8.40 Uhr der erste Traditionszug in Bewegung setzte, fanden sich bereits Stunden vorher die ersten Fahrgäste ein, von denen viele in der Modekleidung der Jahrhundertwende zum Gelingen einer stimmungsvollen Fahrt beitrugen.

Stark umlagert war der Souvenirstand, so daß die Vorräte leider viel schneller als geplant rar wurden. Viele interessierte Zuschauer fand auch die Gartenbahn-Vorführanlage des Freundes Walter, auf der man u. a. zwei Loks der sä. Gattung I K bewundern konnte. Der letzte betriebsfähige Vertreter der Gattung VI K (Nachbau 1927) verließ pünktlich um 10.00 Uhr mit dem Sonderzug Radebeul Ost. Im Gepäckwagen dieses Zuges hatte sich eine richtige Bahnpost häuslich eingerichtet. Zwei Kolleginnen der Deutschen Post stempelten, von Mitgliedern unserer AG assistiert, die in einen historischen Briefkasten auf dem Bahnsteig eingeworfenen oder vorher zugesandten Briefe und Karten. Verwendet wurden ein Sonderentwerte- und ein Beförderungsstempel. Der Zuspruch war so groß, daß alle Briefumschläge, Karten und Schmalspurbriefmarken bei der Abfahrt ausverkauft waren. Daher bitten wir auch von nachträglichen Anfragen abzusehen. Insgesamt wurden mehr als 3000 Postsachen bearbeitet. Viele Besucher ließen sich in Radeburg „bahnamtlich wiegen" und erhielten eine originell gestaltete Wiegekarte. Zahlreiche zustimmende Äußerungen und Eintragungen im Gästebuch waren nicht nur der Lohn für unsere Mühe. Sie belegen gleichzeitig das ständig wachsende Interesse an der Geschichte und Entwicklung der Schmalspurbahnen, von denen bekanntlich acht in unserem sozialistischen Staat eine gesicherte Zukunft haben!

GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

V 60 — eine bewährte Diesellokomotive

In diesem Jahr ist die 2000. aus dem KLEW Hennigsdorf zu erwarten

Wenn seit vielen Jahren eine Diesellokomotive in großer Stückzahl produziert wird, muß es sich um eine solide und überzeugende Arbeit handeln. Dieses Prädikat darf seit dem Jahre 1964 die dieselhydraulische Lokomotive V 60, ein Erzeugnis des VEB Kombinat „Hans Beimler" Hennigsdorf (KLEW), in Anspruch nehmen. Knapp 2000 Stück sind seit dem Jahre 1960 — die ersten Maschinen wurden seinerzeit noch im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg gefertigt — für den inzwischen großen Kundenkreis hergestellt worden. Außer bei der Deutschen Reichsbahn wird sie bei den Staats-, Werk- und Hafenbahnen in fast allen sozialistischen Ländern eingesetzt; in der VR Bulgarien mit über 200 Stück besonders zahlreich. Aber auch Österreich, Italien und Algerien kauften diese V 60. Den Hennigsdorfer Lokomotivbauern ist es gelungen, mit diesem Loktyp einen großen Bedarf abzudecken und weitere Interessenten zu gewinnen.

Der Rangierdienst ist das eigentliche Einsatzgebiet. Das schließt nicht aus, daß die V 60 im Bedarfsfall auch auch im leichten Zugdienst eingesetzt wird. Sicher wird der eine oder andere Leser eine derartige Kombination mit Reisezugwagen schon bei der Deutschen Reichsbahn gesehen haben. Denn die DR hat in ihrem Bestand schon mehr als 1000 Stück, was sie veranlaßte, nach der gelieferten 999. Maschine die Baureihe 105 einzuführen.

Knapp 11 m lang ist die Rangierlokomotive V 60. Das Führerhaus wurde von Lokmitte um etwa 1 m nach hinten versetzt. Große Stirnfenster in der Vorder- und Rückwand geben gute Strecken- und Signalsicht. Das Führerpult wurde an der vorderen Stirnwand des Führerhauses angeordnet. Von hier aus kann der Lokführer ohne weiteres, sitzend oder stehend, die Lokomotive bei der Vor- und Rückwärtsfahrt bedienen.

In den beiden Vorbauten sind die Maschinenanlage und alle Hilfseinrichtungen untergebracht, wobei es möglich ist, alle Aggregate von einem seitlichen Umlauf aus zu erreichen. Im vorderen, also dem längeren Vorbau befinden sich u. a. die Kühlanlage, der Luftverdichter, der Dieselmotor, das Zwischengetriebe, der Lüftergenerator, die Abgasanlage. Im hinteren Vorbau sind u. a. die Kraftstoffanlage und die Batterien untergebracht. Das Strömungsgetriebe reicht von vorn aus bis unterhalb des Führerstands.

Für einen Lokführer der V 60 gibt es gute Bedingungen zur Bedienung, Überwachung und Kontrolle wie insgesamt für seinen Aufenthalt. Selbst an die Kühlbox zum Frischhalten von Speisen und Getränken wurde gedacht.

Bild 1 Lok 106 616 vor einer Rangierabteilung auf dem Bahnhof Seddin während der Nachtstunden

Mit einer Dieselmotorleistung von 478 kW (650 PS) ist die V 60 ausgerüstet. Es handelt sich um einen schnellaufenden (1500 min^{-1}) 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, einen Saugmotor (also ohne Aufladung), der einen Hub von 21 cm besitzt, dazu stehende Zylinder (in V-Form angeordnet) und der Wasserkühlung hat. Die Leistung wird vom Dieselmotor über eine elastische Kupplung, ein Zwischengetriebe und über eine Gelenkwelle auf das hydrodynamische Getriebe (Strömungsgetriebe) übertragen. Es handelt sich um die Bauart Wandler- Kupplung-Kupplung. Durch diese drei Kreisläufe ist es möglich, das Antriebsmoment des Motors automatisch und stufenlos dem Zugkraftbedarf anzupassen. An diesem Getriebe ist ein Nachschaltgetriebe als Zusammenfassung von Stufengetriebe, Wendegetriebe und Blindwelle angeflanscht. Durch das Stufengetriebe kann im Betrieb in zwei Geschwindigkeitsbereichen, und zwar bis 30 km/h und bis 60 km/h, gefahren werden. Gesteuert wird mechanisch durch ein Handrad. Doch nochmals zum Antrieb. Über die schon erwähnte Blindwelle, etwa in Mitte der Lokomotive gelagert und von der Seite aus sichtbar, werden die Treibstangen und damit die vier im Rahmen gelagerten Achsen angetrieben. Gerade diese Art der Leistungsübertragung ist vorteilhaft für den robusten Rangierbetrieb. Je zwei der vier in dem Rahmen gelagerten Radsätze sind durch Beugniothebel verbunden, wodurch das Befahren von Gleisbögen von nur 80 m anstandslos möglich ist. Möglich ist des weiteren der Einsatz der V 60 auf nahezu jedem Gleiskörper, da die Achsfahrmasse (Achslast) nur 15 t beträgt.

Dieses vierachsige Triebfahrzeug (also D-gekuppelt) hat im Laufe der vielen Jahre technische Verbesserungen erfahren, doch geblieben ist die Grundkonzeption, sind also der konstruktive Aufbau und die Hauptabmessungen. Weiterentwicklungen gab es u. a. bei den Haupt- und Hilfsaggregaten entsprechend dem technischen Entwicklungsstand. Beispielsweise ist Ende der 60er Jahre zur Vorwärmung des Kühlwassers ein Vorwärm-Wärmetauscher eingebaut worden. Vorher geschah das durch Einleiten von Fremddampf in das Kühlwasser. Des weiteren ist in diesem Zeitabschnitt auch die Wendegetriebesteuerung vereinfacht worden. Auch sei die elektronische Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) erwähnt, die den mechanisch angetriebenen und damit verschleißbehafteten Sifakasten abgelöst hat. Diese Sifa ist im übrigen nur im Streckengang in Funktion und arbeitet als Zeit-Zeit-Schaltung.

Auch sind als Rückstromsperren Siliziumdioden eingebaut worden, wodurch der automatische Maschinenschalter entfallen konnte.

Nachfolgend einige technische Daten:

Spurweite	**1435 mm**
Länge über Puffer	**10880 mm**
Achsstand insgesamt	**5600 mm**
Dieselmotorleistung	**478 kW**
Anfahrzugkraft	**198/150 kN⁺**
Dauerzugkraft	**188/96 kN⁺**
Eigenmasse	**60 t**
Höchstgeschwindigkeit	**30/60 km/h⁺**

⁺ **Diese Werte bedeuten Rangiergang/Streckengang**

2

3

Bild 2 Lok 106 219 im Rangierdienst

Bild 3 Lok 106 448 vor der Einsatzstelle Gotha des Bw Eisenach am 14. August 1980

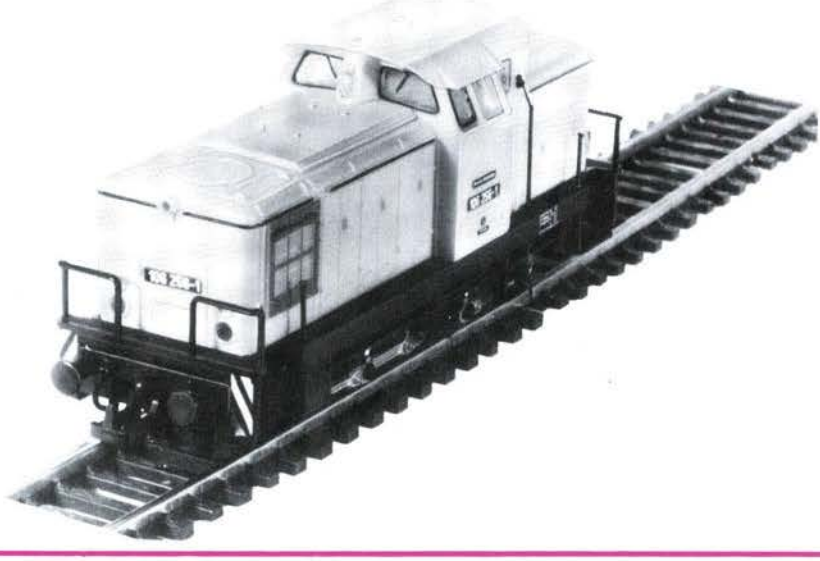
Bild 4 Rangierabteilung mit der Lok 106 071 in der Nähe des Container-Bahnhofes Frankfurter Allee

Fotos: ZBDR Zimmer (1), Schulz (1), Hein (1), H.-J. Trunk (1)

4

106256-1

106 256-1



Modell der Diesellokomotive BR 106.2-8

Während die charakteristischen Diesellokomotiv-Baureihen der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße H0 seit Jahren angeboten werden, fehlte bislang die BR 106. Das Modell ließ lange auf sich warten. Zur Herbstmesse 1981 war nunmehr die BR 106.2-8 im Maßstab 1:87 auf dem Stand des VEB PIKO Sonneberg ausgestellt. Hersteller ist der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau (ehemals VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau).
Um es vorwegzunehmen — das z. T. ungeduldige Warten vieler Modelleisenbahner auf dieses Fahrzeug hat sich gelohnt; denn diese Lok ist bestens gelungen. Das trifft sowohl für das Äußere als auch für das Fahrwerk und Getriebe zu. Gehäuse, Führerhaus und Umlauf mit Pufferbohle werden durch Rastverbindungen zusammengehalten. Das komplette Gehäuse ist mit allen Einzelheiten des Vorbildes versehen. Viele Details sind sauber graviert oder als Einzelteile angesetzt bzw. liegen der Verpackung bei. Die Signalhörner am Führerhaus gehören ebenso dazu wie die Scheibenwischer an den Führerhausstirnwänden. Türklinken, Fensterrahmen und Handlaufstangen sind sauber dekoriert. Die Griffstangen an den Einstiegen sowie die zierlichen, aber dennoch stabilen Rangierstangen liegen als Zurüstteile bei. Dies betrifft auch das Geländer an beiden Pufferbohlen. Diese Zurüstteile werden anhand der Bedienungsanleitung am Gehäuse bzw. Umlauf eingesteckt. Sie rasten dabei hintergriffig ein und sitzen dann fest — eine saubere und zugleich einfache Montagemethode. Zughaken und Bremsschläuche sind auf die gleiche Art und Weise montiert.
Auch am Rahmen wurden alle Einzelheiten genaustens nachgebildet. Die Kuppelstangen sind aus schlagfestem Kunststoff gespritzt. Sie haben sich bereits bei den Modellen der BR 52, 01^5 und 41 bewährt. Diese Fertigungsart erlaubt eine exakte und vorbildgetreue Nachbildung aller Einzelheiten. Die Imitationen der Bremsbacken und Schienenräumer vervollständigen das Fahrwerk. Ein dreipoliger PIKO-Motor treibt über ein kombiniertes Schnecken-Stirnradgetriebe alle vier Radsätze und die Blindwelle an. Allerdings ist letztere nicht mit der mittleren Kuppelstange verbunden. Sämtliche Radsätze sind im Rahmen seitenverschiebbar angeordnet. Zwei Radsätze wurden mit Höhenspiel versehen. Sämtliche Radsätze liegen daher bei Neigungswechsel des Gleises auf den Schienen auf. Das ist sowohl für die Stromaufnahme, gleichzeitig aber auch für die Zugkraft von Vorteil. Die Stromaufnahme erfolgt über Kontaktbleche aus dünnem Bronzeblech, die federnd auf den Spurkränzen der beiden ersten und des letzten Radsatzes aufliegen. Der dritte Radsatz ist mit Haftreifen belegt. Durch die Ballastmasse wird eine der Leistung des Vorbildes angemessene Zugkraft erreicht.
Die niedrigste Geschwindigkeit bei ruckfreiem Lauf liegt bei ca. 10 km/h — für einen Rangierbetrieb auf der Anlage erfreulich langsam. Das Gehäuse ist leicht vom Fahrwerk zu entfernen. Dazu sind die beiden Schrauben an der Unterseite des Fahrwerkes zu lösen. Vor Abheben des Gehäuses müssen die beiden Kupplungen aus den Pufferbohlenschürzen entfernt werden. Nach Abheben des Gehäuses sind die Glühlampen zugänglich. Entfernt man außerdem noch das Ballaststück, so liegt die Antriebsschnecke frei. Nun kann das Getriebe geölt werden. Es ist jedoch ratsam, nur wenig Öl zu verwenden — man beachte dazu die übersichtliche Bedienungsanleitung. Das Modell ist entsprechend den Vorschriften funkentstört.
Farbgebung und Beschriftung (EDV-Nr. 106 256-1 Rbd Dresden, Bw Riesa) entsprechen genau dem Vorbild. An den Schürzen der Pufferbohlen sind gelb-schwarze Warnstreifen angebracht. Die Lok ist mit einem Dreilicht-Spitzensignal ausgestattet, das bei Fahrtrichtungsänderung wechselt. Die Spitzensignale werden über Prismeneinsätze von jeweils einer Glühlampe gut ausgeleuchtet.
Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die BR 106 alle Erwartungen an ein zeitgemäßes Modell erfüllt: feinste Gravuren, extra angesetzte Teile, einfach anzubringende Zurüstteile, saubere Farbgebung und exakte Beschriftung. Hinzu kommen die guten Fahreigenschaften, der geräuscharme Lauf, nicht zuletzt ein fast vorbildgetreues „Diesellokgeräusch" sowie eine gute Stromaufnahme und die überdurchschnittliche Zugkraft.

dr

Herzliche Glückwünsche für Prof. Harald Kurz zum 70. Geburtstag

Am 13. Januar 1982 vollendet unser Vizepräsident, Herr Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, sein 70. Lebensjahr. Aus diesem Anlaß übermittelt ihm das Präsidium unseres Verbandes die allerherzlichsten Glückwünsche.
Seit frühester Jugend für die Modelleisenbahn interessiert, war er schon vor Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR im Raum Dresden als aktiver Modelleisenbahner bekannt. An der Gründung unseres Verbandes beteiligt und seit seinem Bestehen als dessen Vizepräsident, leitet Herr Prof. Dr. Kurz bis zum heutigen Tage die technische Arbeit des DMV. Durch zahlreiche Publikationen, durch Anleitung beim Aufbau und Betrieb von Gemeinschaftsanlagen wurde sein Ruf als international anerkannter Fachmann auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens weit über unsere Grenzen hinaus bekannt. So war er auch schon vor der Mitgliedschaft unseres Verbandes im Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) aktiv an der Erarbeitung von Normen und Empfehlungen für die europäischen Modelleisenbahnen (NEM) tätig. Seit 1970 ist Herr Prof. Kurz Leiter des Technischen Ausschusses MOROP und hat in dieser Eigenschaft wesentlichen Anteil an der Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der technischen Ausrüstungen der europäischen Modelleisenbahnen.
Für seine hervorragenden Leistungen erhielt Herr Prof. Kurz zahlreiche staatliche und gesellschaftliche Auszeichnungen.
Wir wünschen dem Jubilar auch weiterhin recht viel Gesundheit, Freude und Schaffenskraft und hoffen auf eine weitere fruchtbringende Zusammenarbeit.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

✧ ✧ ✧

Im Namen des Leitenden und des Technischen Ausschusses des Verbandes der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn Europas (MOROP) sowie in meinem eigenen Namen, möchte ich unserem langjährigen Leiter des Technischen Ausschusses, Herrn Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, zu seinem 70. Geburtstag die allerherzlichsten Glückwünsche übermitteln. Als Vertreter des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und seit 1970 als Leiter des Technischen Ausschusses hat Herr Prof. Kurz einen hervorragenden Anteil an der Erarbeitung und Weiterentwicklung technischer Normen und Grundsätze für das Modelleisenbahnwesen in Europa. Seine kluge und ideenreiche Tätigkeit im Rahmen des MOROP hat mit dazu beigetragen, die Freundschaft und Verständigung zwischen den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden aller europäischen Mitgliedsländer zu entwickeln und zu festigen. Dafür unserem Jubilar ein herzliches Dankeschön und viele gute Wünsche für Gesundheit und Wohlergehen.

Dipl.-Ing. Ferenc Szegö
Präsident des MOROP

HELMUT FRANZ, Berlin

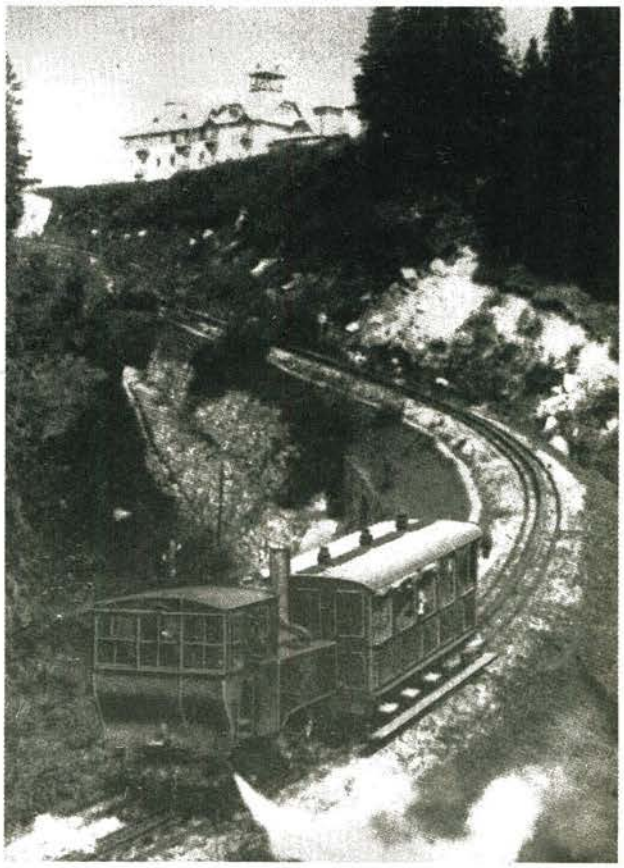
Meterspurige Bergbahnen in der Hohen Tatra

Hochgebirgsgegenden stellen für die verkehrsmäßige Erschließung spezifische Ansprüche. In der Hohen Tatra sind auf dem Territorium der ČSSR Verbindungen geschaffen worden, die unter Zugrundelegung internationaler Maßstäbe als beispielgebend bezeichnet werden müssen und zugleich auch hervorragende Leistungen beim Bau schienen- oder seilgebundener Bergbahnstrecken darstellen.

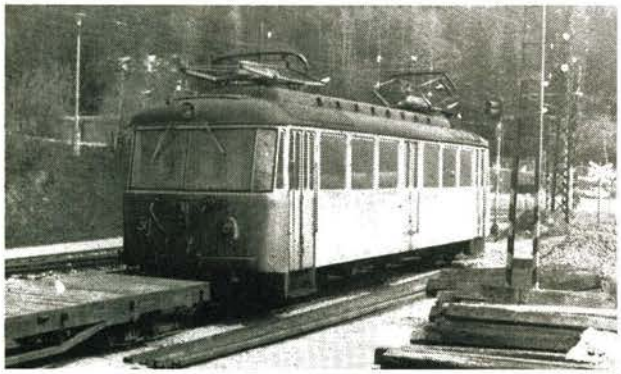
Die elektrische Tatrabahn

Diese Bahn führt von Poprad-Tatry (700 m), Bahnknotenpunkt und Industriestadt mit höchstgelegenem Flugplatz Europas, über Stary Smokovec (1010 m) nach Štrbske Pleso (1325 m). Ein zweiter Abschnitt verbindet durch Umsteigen Stary Smokovec mit Tatranská Lomnica (850 m). Seit Beginn der 70er Jahre sind moderne Elektro-Triebwagen aus heimischer Produktion im Einsatz. Eine Zugeinheit besteht aus zwei Triebwagen mit je einem Führerstand und dem 9,50 m langen Motorraum sowie einem 9,8 m langen Mittelteil, der besonders Reisenden mit Traglasten dient. Dieser Fahrgastraum ist zugleich mit Halterungen und Anschnallketten für Skier ausgestattet. Hohe, bis zur Hälfte zu öffnende Fenster gewährleisten eine im Sommer angenehme Lüftung und bieten auch den Stehplatz-Fahrgästen eine ungehinderte Aussicht. In kalter Jahreszeit spendet eine auf beiden Längsseiten verlaufende automatische Heizung Innentemperaturen bis zu 25 °C. Die Sitzplätze aus Plaste sind mit rotem Spritzlack versehen.

1



3



2

Bild 1 *Triebzug der elektrischen Tatrabahn*

Bild 2 *Ein älterer Triebwagen steht auf dem Bahnhof Stary Smokovec zur Ausmusterung abgestellt.*

Bild 3 *Zug der früheren und 1931 stillgelegten dampfbetriebenen Zahnradbahn*