

PA 9

32542

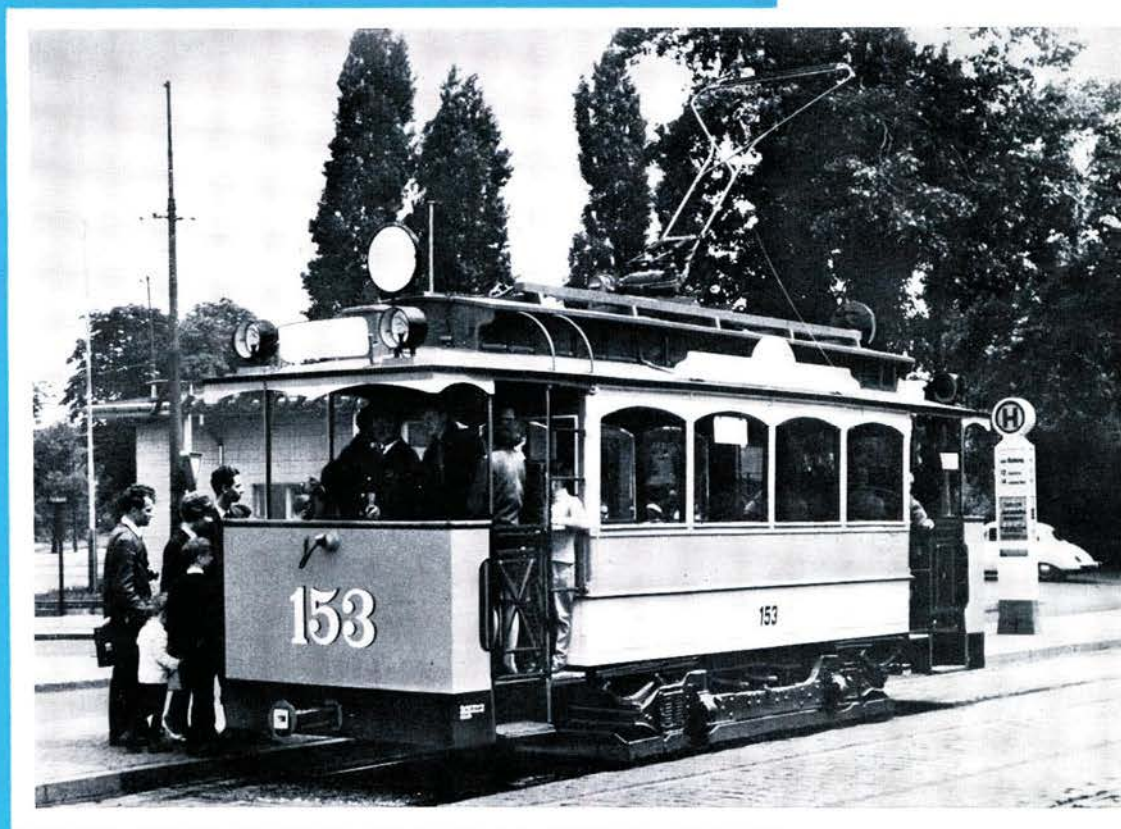
JAHRGANG 17  
NOVEMBER 1968

11

32 542

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11

NOVEMBER 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

## Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgil, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Litz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik und Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudlan, P. O. B. 38, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradka ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Bupapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

Seite

Siegfried Brogsitter	
Die Nebenbahnstrecke Görlitz–Weißenberg (Sachs.)	321
Dipl.-Ing. Klaus Kirsch	
Bahnpostwagen	323
Wenn es in Moskau Abend wird	325
Dipl.-Ing. Friedrich Spranger	
Zur Farbe unserer Hauptsignalfügel	327
Volkmar Fischer	
Bauanleitung für die Ellok der Bau- reihe E 95	328
Joachim Dürlich	
Ein Schmalspur-Schneepflug	334
Medaille anlässlich der Einweihung des Leipziger Hauptbahnhofes	336
Karlheinz Uhlemann	
Ältere sächsische Schmalspurwagen	336
Mitteilungen des DMV	341
Wissen Sie schon?	342
Eine Lokomotive der Baureihe 86 mit Witte-Windleitblechen	342
Eisenbahnspiel gegen Ehekrisen	342
Durch Baupläne angeregt	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Günther Fiebig	
40 Jahre Baureihe 62	345
H. Thielemann	
Aus der Arbeit mit einer Jugend- gruppe	346
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

## Titelbild

Während der Dauer der von den Dresdner Verkehrsbetrieben im Rahmen des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs gezeigten Straßenbahnwagenschau verkehrte am 1. Juni 1968 dieser zweiachsige Triebwagen Nr. 133 zwischen Fückplatz und Thälmannplatz. Der „Blaue“ – wie er wegen seines Anstrichs genannt wurde – ist im Jahre 1902 von der „Deutschen Straßenbahngesellschaft“ in Dresden gebaut worden. In den Jahren 1965 bis 1968 erfolgte ein Umbau in den ursprünglichen Zustand.

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden

## Rücktitelbild

Triebwagenschnellzug „Transalpin“ der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) in Fahrtrichtung nach Basel. Im Hintergrund das Barockstift von Melk an der Donau.

Foto: Konrad Pfeiffer, Wien

## In Vorbereitung

Bericht von der Leipziger Herbstmesse 1968  
Ein Besuch bei der Schmalspurbahn Gera/  
Pforten–Wuitz–Mumsdorf  
Bauanleitung für eine Leig-Einheit in  
Nenngröße N  
Herstellung von PVC-Speichenrädern in  
der Nenngröße H0

## Die Nebenbahnstrecke Görlitz–Weißenberg/Sachsen

Von der im Südosten unserer Republik über 100 000 Einwohner zählenden Kreisstadt Görlitz geht neben einigen bedeutenden Hauptbahnlinien auch eine 28,4 km lange Nebenbahnstrecke aus. Im folgenden sollen die Entstehungsgeschichte und die wesentlichsten Merkmale dieser Eisenbahnlinie beschrieben werden.

### 1. Entstehungsgeschichte

Im Zuge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges Ende des 19. Jahrhunderts entwickeln sich auch die westlich von Görlitz um Königshain gelegenen Granitsteinbrüche, in denen seit etwa 1770 der Abbau erfolgte, weiter. Der Bedarf an Granit für Brückenbau, Straßenpflasterung und Gebäudefundamente nahm stark zu. Jedoch war der Transport mit Pferdefuhrwerken teuer, umständlich und vor allem territorial beschränkt. Für die in der Landwirtschaft erzeugten und benötigten Produkte stand das Problem gleichermaßen. Auch der Verkehr nach Görlitz zu den Verwaltungsstellen, zur Industrie als Arbeitsstelle und zum Handel nahm ständig zu.

Deshalb war es nicht verwunderlich, daß bereits 1888 erstmalig von den Steinbruchbesitzern Eingaben zu einem Bahnbau erfolgten.

Bis zum Baubeginn am 1. Dezember 1903 mußten jedoch viele Hindernisse überwunden werden. Auf Grund der vielen Gesichtspunkte, wie kürzester Anschluß zu Staatsbahnen, Berücksichtigung der Interessen von Steinbruchbesitzern, der Bauern und der Stadt Görlitz sowie technischer Belange der Trassenführung standen mehrere Linienführungen zur Diskussion. Schließlich entschied man sich jedoch für eine Strecke Görlitz–Weißenberg.

Da die Bausumme, veranschlagt von der Firma Lenz & Co., 2 114 000 Mark betrug, mußte eine Aktien-

gesellschaft gegründet werden, um die Mittel aufzubringen. So entstand am 20. Juli 1903 die „Görlitzer Kreisbahn AG“. Die genannte Summe galt aber nur für den Bau bis Krischa-Tetta (heute Buchholz), da die letzten 4,6 km auf sächsischem Gebiet verlaufen und dafür von Preußen kein Geld genehmigt wurde. Außerdem war in Sachsen der Bau normalspuriger Privatbahnen nicht gestattet. Nach 18 Monaten Bauzeit, am 31. Mai 1905, erfolgte die erste Fahrt bis Krischa-Tetta, und die Verhandlungen mit Sachsen ergaben, daß zum 17. Dezember 1913 die Strecke bis Weißenberg ebenfalls fertiggestellt werden konnte.

Im selben Zeitraum wurden auch die Industrieanlüsse im Bereich der Rauschwalder Straße, der Cottbuser Straße und An der weißen Mauer für zwölf Betriebe geschaffen.

Durch Kriegseinwirkungen war der Verkehr 1945 zeitweise zum Erliegen gekommen.

Am 1. Juli 1948 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Strecke und veränderte den Verlauf, indem etwa 1 km vor dem Bahnhof Görlitz das Gleis auf die Strecke Görlitz–Cottbus geleitet wurde.

### 2. Triebfahrzeuge

Seit Bestehen der Strecke bis in die dreißiger Jahre waren drei C-i-gekuppelte Zahnradtenderlokomotiven im Einsatz. Eine soll davon an ein Berliner Hüttenwerk verkauft worden sein, wogegen die anderen 1933 bzw. 1940 verschrottet wurden. Als Ersatz dafür wurden von der Firma Henschel, Kassel, drei Loks Dh2 Gt 44.14 mit den Nummern 181 bis 183 geliefert. Diese Lokomotiven gehören zu den ELNA-Loks vom Typ 6 und sind heute in die Baureihe 92 aufgenommen (92 2901 bis 92 2903). Nach dem Kriege sind weitere Loks dieser Baureihe hinzugekommen, die geringe Un-

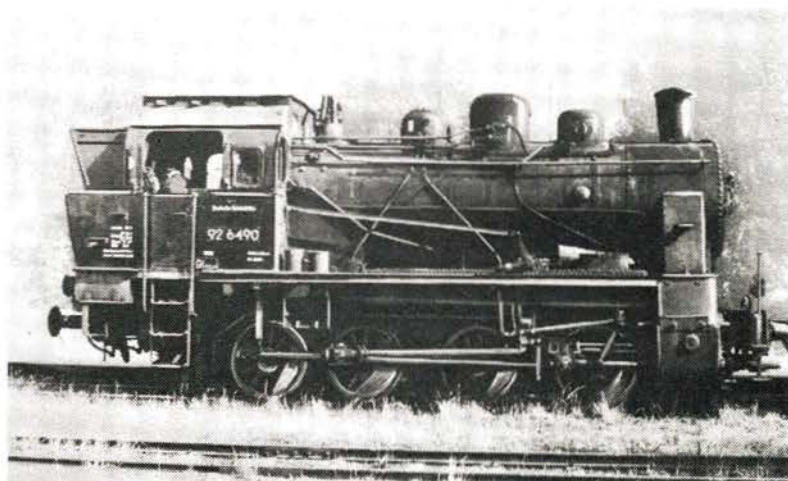


Bild 1 Lokomotive 92 6490

terschiede zu den ersteren aufweisen (92 6484, 92 6490, 92 6494), so daß augenblicklich sechs Loks abwechselnd zur Verfügung stehen.

Durch die Besonderheiten der Streckenführung weisen die Triebfahrzeuge auch spezielle Merkmale auf. Der Treib- und Kuppelraddurchmesser beträgt 1100 mm, als zusätzliche Lokbremse ist eine Riggenbach-Gegendruckbremse eingebaut.

### 3. Reisezug- und Güterwagen

Für den Reiseverkehr sind Wagen mit dem Hauptgattungszeichen Bb eingesetzt (Behelfssitzwagen 2. Klasse, Baujahr 1943 bis 1945).

Sie besitzen teilweise offene Übergänge, Traglastenabteile und sind alle mit Polstersitzen versehen. Für das Zugbegleitpersonal und zur Beförderung von Reisegepäck werden die 1957 gebauten Pwg eingesetzt. Da der Einsatz dieses Wagens als Gepäckwagen für Güterzüge in den letzten Jahren laufend zurückgegangen ist, wurde als neues Hauptgattungszeichen D gewählt (Reisezuggepäckwagen).

Für den Güterverkehr werden nur zweiachsige Wagen verwendet, da die Achslast infolge des schlechten Oberbaues nur 15 Mp beträgt.

### 4. Betriebsführung

Vom Bahnhof Görlitz verläuft etwa der erste Kilometer auf den Gleisen der Strecke Görlitz-Cottbus, wodurch die für Hauptbahnen üblichen Vorschriften mit den entsprechenden Signalen verbindlich sind. Nach Verlassen dieser Strecke gelten die Vorschriften für Nebenbahnbetrieb unter 50 km/h. Entsprechend § 21 Abs. 2 und 3 der BO sind deshalb keine Ausfahrtsignale bzw. Einfahrtsignale vorhanden, zur Sicherung der Betriebsstellen sind Trapeztafeln aufgestellt. Die meisten Unterwegsbahnhöfe sind nicht bzw. nur zeitweise mit Fahrkartenverkäufern besetzt, das Weichenstellen wird vom Zugpersonal selbst ausgeführt. Vom Bahnhof Görlitz bis zur Abzweigung von der Hauptbahnstrecke wird die Fahrt von dem an der Abzweigung befindlichen Stellwerk Svt überwacht.

Bei Kreuzungen in einem Bahnhof ist festgelegt, welcher Zug zuerst einfährt. Bis die Weichen vom Zugführer des eingefahrenen Zuges gestellt sind und das Signal „Kommen“ (lang — kurz — lang) gegeben wird, muß der zweite Zug vor der Trapeztafel warten. Meist fährt der zweite Zug auch zuerst wieder ab, und vom Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges müssen die Weichen für die nächste Zugfahrt gestellt werden. Vom Svt bis zum Ende der Strecke in Weißenberg meldet

auf jedem Bahnhof oder Haltepunkt der Zugführer Ankunft und Abfahrt telefonisch nach Weißenberg.

### 5. Streckenverlauf

Die Trassierung, die Bahnanlagen, die Fahrzeuge, die Betriebsführung und die unmittelbare natürliche Umgebung geben interessante Hinweise für die Gestaltung eines echten Modelleisenbahnmilieus.

Am besten lernen wir die Strecke bei einer Fahrt kennen. Unser Zug steht auf dem Bahnhof Görlitz, die Lok 92 6490 außerhalb der Halle, dann folgen drei Bb-Wagen, ein D-Wagen und drei leere O-Wagen. Bemerkenswert dabei ist, daß alle Loks nach Weißenberg mit dem Tender vorausfahren, was angeblich mit dem starken Gefälle in dieser Richtung zusammenhängen soll. nach Überqueren der Rauschwalder Straße geht es im scharfen Rechtsbogen durch einen Einschnitt. Vorher sehen wir jedoch in etwa 100 m Entfernung rechter Hand an der Straße das Empfangsgebäude der ehemaligen Kreisbahn-AG, denn erst nach Übernahme der Strecke durch die Reichsbahn 1948 wurde die Strecke in Höhe des Stellwerkes Svt auf die Gleise der Reichsbahn geleitet und endete dann im Bahnhof Görlitz. Die ehemaligen Bahnhofsgleise und die vielen Industriebahnanschlüsse im Nordwesten der Stadt werden auch heute noch genutzt. Hinter dem Stellwerk Svt befindet sich die Unterführung der ehemaligen Strecke (Blechträgerbrücke), rechts ist der alte Lokschuppen der Kreisbahn zu sehen, heute wieder als Wagenmeisterei genutzt. Nun verlassen wir die Hauptstrecke Görlitz-Cottbus, passieren links das letzte Hauptsignal und fahren noch etwa einen halben Kilometer neben der Strecke her, um dann mit einem Gefälle von 1 : 40 rechtwinklig nach Westen abzubiegen.

Bis zum Tal des Weißen Schöps, eines kleinen Flusses, verläuft die Trasse abwechselnd in Einschnitten, auf Dämmen oder am flachen Hang, von Wiesen und Feldern umsäumt. Aufgelockert wird das Ganze durch Sträucher, kleinere Bäume, aufgestapelte Schneezäune (für Modelleisenbahn aus Streichholzschachteln herzustellen), aus roten Ziegelsteinen gemauerte Wasserdurchlässe und unbeschränkte Bahnübergänge.

Das Schöpstal wird durch eine etwa 25 m lange eiserne Fachwerkträgerbrücke (für den Fluß) und eine etwa 6 m lange Blechträgerbrücke (für die Landstraße) überspannt. Beide Brücken haben einen gemeinsamen Mittelpfeiler aus Granitsteinen. Über die Brücken fahren wir mit 15 km/h. Nach 6,6 km ist die erste Station, Ebersbach bei Görlitz, erreicht. Die Bahnhofsanlagen sind einfach. An einem Ladegleis liegen Kohlen und

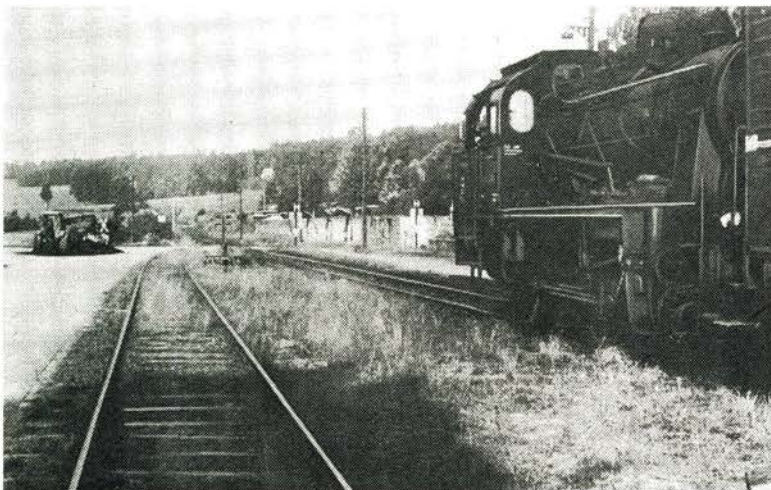


Bild 2 Ansicht Bahnhof Königshain-Hochstein Westteil

Dünger, dahinter befindet sich ein Lagergebäude, was von der Landwirtschaft genutzt wird. Der Bahnsteig ist mit der Schienenoberkante gleich. Vor dem eingeschossigen, aus roten Ziegelsteinen gebauten Empfangsgebäude, bestehend aus einem Warteraum, Dienstraum, einer Wohnung und einem kleinen angebauten Güterschuppen aus Fachwerk, stehen zwei Lindenbäume auf dem Bahnsteig. Kurz hinter dem Bahnhof wird ein kleiner Wasserlauf von einer steinernen, etwa 30 m langen Bogenbrücke überspannt. Bis zum Haltepunkt Liebstein führt jetzt die Strecke durch abwechselnden Laubwaldbestand, zuerst lichter, teilweise nur aus regelmäßig säumenden Birken bestehend, später sich immer mehr verdichtend. Teilweise liegen die Gleise nur im Sandbett. Kurz vor dem Haltepunkt mußte beim Bahnbau ein Felsen durchgesprengt werden. Bis kurz nach dem Kriege befand sich auch hier noch ein Rangiergleis, so daß die Betriebsstelle als Bahnhof galt. Heute gibt es keine besonderen Anlagen mehr hier, nur eine Unterstellmöglichkeit, der Bahnsteig ist eine flache Kiesaufschüttung. Weiter geht es bergan, und nach 1,1 km erreichten wir Nieder-Königshain. Hier befindet sich ein Anschlußgleis für die Landwirtschaft.

Fast gerade zwischen Felder und Wiesen führt die Strecke zum km 13,2, zum Bahnhof Königshein-Hochstein, der bedeutendsten Betriebsstelle der Bahnlinie. Für den Bau des Bahnhofs mußte an einem Hang durch teilweises Abtragen und Aufschütten erst ein Planum geschaffen werden.

Die verhältnismäßig umfangreichen Gleisanlagen mit sieben Weichen und einer Kreuzung erlauben das Kreuzen von Zügen und Bedienen der Anschlußgleise der Steinbrüche gleichzeitig. Wir können das im Betriebsablauf dargestellte Kreuzungsmanöver von zwei Zügen miterleben. Nachdem alle Rangierarbeiten erledigt sind, es wurden an den Rampen drei volle Wagen gegen leere ausgewechselt und an den nach Görlitz fahrenden Zug angehängt, fährt unser Zug wieder aus dem Bahnhof als letzter ab. Die Lok beginnt zu keuchen, denn es geht stark bergan, zuerst durch Felder und Wiesen, rechts liegt der 406 m hohe Hochstein, links der 411 m hohe Kämpferberg. So erreichen wir in dichtem Wald mit 300,3 m über NN die höchste Stelle der Strecke. Kurz dahinter befand sich bis kurz nach dem Kriege die Station Königshain-Wald mit einem

Ausweichgleis. Dann beginnt das Gefälle von 1:21,7, das den schwierigsten Streckenabschnitt darstellt. Aus Richtung Weißenberg kommende Züge wurden früher in Hilbersdorf teilweise getrennt, bis hierher einzeln befördert und wieder zusammengestellt. Bis in die dreißiger Jahre wurde der Streckenabschnitt auch mit einer Zahnstange befahren. Nach langsamer Talfahrt bei stetigem Bremsen liegt Hilbersdorf vor uns. Kurz vor dem Bahnhof überqueren wir noch eine kleine Blechträgerbrücke, die als Straßenüberführung dient. Die Bahnhofsanlagen bestehen aus einem Ladegleis mit einer Seitenrampe und einem einfachen Unterstellraum für Fahrgäste. Nachdem, wie auf jedem Bahnhof oder Haltepunkt, der Zugführer die Ankunft und Abfahrt telefonisch nach Weißenberg gemeldet hat, geht die Fahrt weiter.

In 1 km Entfernung liegt Arnsdorf, der Bahnsteig ist fast so aufgebaut wie in Hilbersdorf, mit den obligatorischen großen Bäumen. Zwei weitere Gleise sind für die Steinverladung vorgesehen. Weiter führt die Strecke abwärts ins Tal des Schwarzen Schöps, überquert diesen und danach gleich die Straße Niesky-Reichenbach, um den Bahnhof Döbschütz zu erreichen. Nun fahren wir 3,9 km leicht bergan und bergab, durch Wiesen und Felder, teilweise an einer kleinen Landstraße entlang nach Buchholz, früher Krischa-Tetta, dem Endpunkt der Strecke bis zum Jahre 1913. Besonders erwähnenswert ist hier wieder das Empfangsgebäude, das mit dem von Ebersbach außer den gelben Ziegeln übereinstimmt und einen sehr einprägsamen Eindruck eines Kleinbahnmilieus vermittelt. Hinter Buchholz fahren wir in starkem Linksbogen um das Dorf, und schon führt die Strecke Löbau-Weißenberg-Bautzen von links heran, um die letzten etwa 2 km neben unserem Gleis parallel zu laufen.

Nach einem weiten Rechtsbogen erreichen wir den Bahnhof Weißenberg. Unsere Bahn hat hier ihre eigenen Anlagen, die im Verhältnis zu denen der anderen Strecke einfach sind und sich rechts davon befinden. Beide Linien sind durch ein Gleis verbunden, dazwischen befindet sich die Ladestraße mit einigen flachen Schuppen für Dünger, mit Kohlenhaufen und zaunartigen Bretterverschlagen.

Unser Empfangsgebäude liegt etwas links vom Prellbock, es wird heute für andere Zwecke von der Reichsbahn genutzt, der Bahnsteig ist wie üblich sehr einfach.

Dipl.-Ing. KLAUS KIRSCH, Berlin

## BAHNPOSTWAGEN

Beim aufmerksamen Lesen des Septemberheftes 1967 stieß ich auf der 3. Umschlagseite unter der Überschrift „Selbst gebaut“ auf einige Probleme. Das Bild 4 stellt einen gewiß mit viel Mühe und Geschick von Herrn Malke „frisierter“ Bahnpostwagen dar.

Leider enthält die Bildunterschrift einen kleinen Lapsum. Diese Bahnpostwagen gehörten niemals der Preussischen Staatseisenbahn. Sie waren stets Eigentum der deutschen Postverwaltungen, die bereits im vorigen Jahrhundert zur Deutschen Reichspost zusammengeschlossen wurden. Von dieser wurden die Wagen beschafft und eingesetzt. Die Drehgestelle der bewährten „Görlitzer“ Bauart hat es jedoch zu Zeiten der Preussischen Staatseisenbahn noch nicht gegeben. Das darge-

stellte Modell vereinigt in sich charakteristische Merkmale verschiedener Bauarten. Viele Modellbahnfreunde werden sicher an einer Klarstellung interessiert sein, zumal die Bahnpostwagen im „Modelleisenbahner“ bisher noch keine große Rolle gespielt haben.

Deshalb habe ich mir gestattet, aus meinem Bildarchiv einige Fotos beizufügen.

Bild 1 zeigt einen Bahnpostwagen der Gattung Post e-b/17, Bauart DOKh, LÜP 18,3 m. Diese Wagen wurden etwa ab 1910 für den Einsatz in Schnellzügen gebaut. Die Tragfähigkeit beträgt 8 Mp. Das Untergestell einschließlich der Langträger besteht, wie auch das Kastengerippe, weitgehend aus Holz. Diese Wagen sind

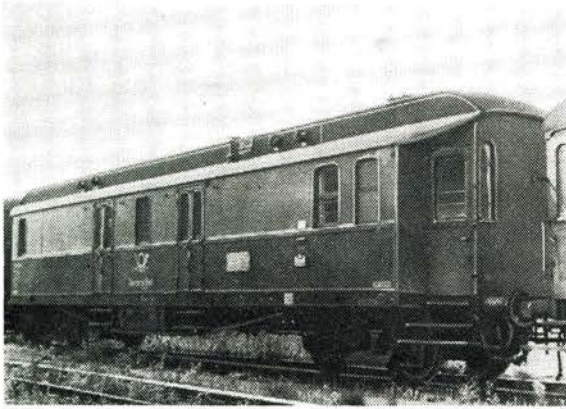


Bild 1

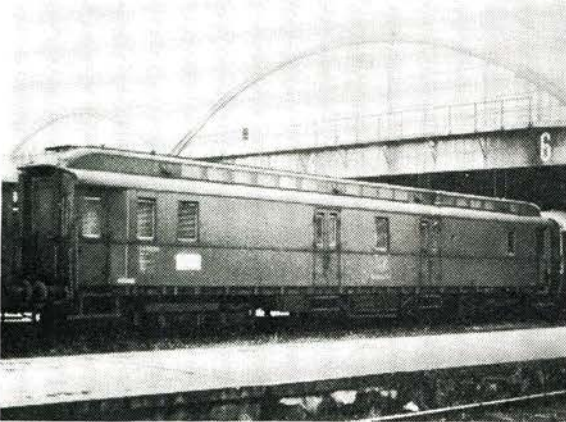


Bild 2

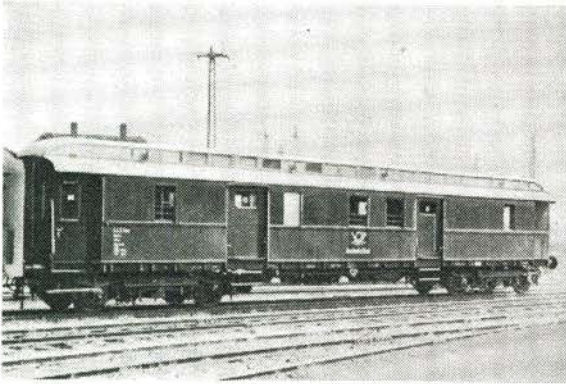


Bild 3

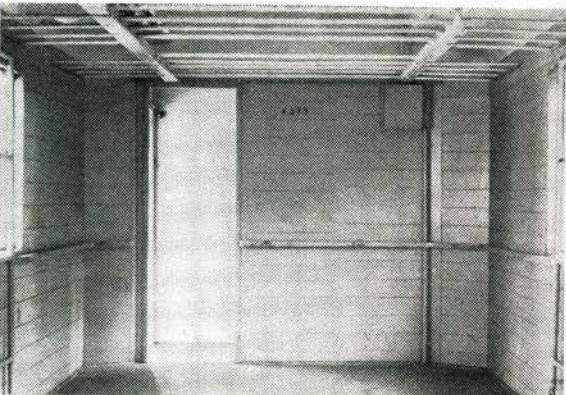


Bild 4

von der Deutschen Post inzwischen fast restlos ausgemustert worden.

Bild 2 zeigt einen Bahnpostwagen der Gattung Post e-b/20, Bauart DOK, LÜP 21,3 m. Sie wurden ab 1928 in vollständig genieteter mittragender Stahlbauweise gebaut. Ihre Tragfähigkeit beträgt bereits 15,5 Mp.

Der umgebaute Bahnpostwagen des Modellbahnfreundes Michael Malke läßt nicht erkennen, welches der beiden genannten Vorbilder angestrebt wurde.

Während das Sprengwerk und die Gestaltung der Dachenden auf den Wagen der Gattung Post e-b/17 hinzuliegen, schließt die Anwendung von Drehgestellen der Bauart „Görlitz III leicht“ diese Möglichkeit wieder aus. Die Drehgestelle bewirken den optischen Eindruck, daß es sich um die in Bild 2 dargestellte Bauart handelt, obwohl diese im Original Drehgestelle der Bauart „Görlitz II schwer“ besitzt.

Der Tausch der Drehgestelle gegen Schwanenhalsdrehgestelle (amerikanische Bauart) würde, wenn man von Kleinigkeiten absieht (Fenstergröße und Fensterteilung), eindeutige Verhältnisse schaffen.

Der technische Fortschritt hat den Wagen nach Bild 2 inzwischen ein neues Gesicht gegeben.

Die Deutsche Post, die den Schienentransport von Paketen und Zeitschriften weitestgehend auf Behälterverkehr umgestellt hat, mußte die Wagen den neuen Bedingungen anpassen.

Bild 3 zeigt einen Wagen der Gattung Post -c/20, Bauart DOK, LÜP 21,3 m, der für den Postgutrollbehälterverkehr hergerichtet worden ist.

Die Innenausstattung eines solchen Behälterraumes zeigt Bild 4.

Ein anderer Teil dieser Wagen wurde in den Mitropa-Werkstätten in Gotha (heute Raw) nach Konstruktionsunterlagen der Deutschen Post rekonstruiert. Neben der Herrichtung für den Behälterverkehr erhielten die Wagen im mittleren Teil einen äußerst modernen Briefraum. Dieser zeichnet sich durch eine großzügige Leuchtstofflampenbeleuchtung und eine kombinierte Heizungs- und Druckbelüftungsanlage, die mit Dieselmotoren betrieben wird, aus. Erstmals erhielten sie Rangierkabinen, die mit Luftbremshähnen ausgerüstet sind und zur Verbesserung des Arbeitsschutzes beitragen.

Nun gehören sie (Bild 5) der Gattung Post -bII/20,8 an und tragen die Bauartbezeichnung DT Reko 62.

Ich hoffe, daß diese Angaben für viele Modelleisenbahner einiges Wissenswerte über unsere Bahnpostwagen enthalten.

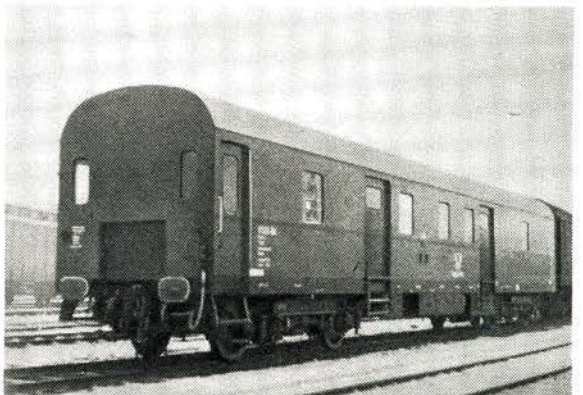


Bild 5

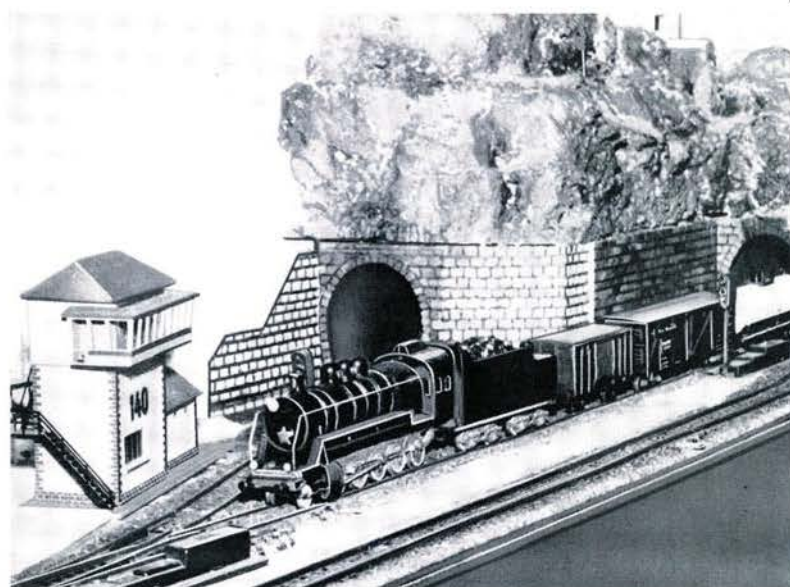
Bild 1 Unser Leser J. Schkljarenko „greift“ in den Betrieb ein



Bild 2 Ein interessantes Motiv eines Werksanschlusses mit Verladeanlage und Hochbunker. Die Feldbahn ist ein Produkt der jugoslawischen Firma Tempo



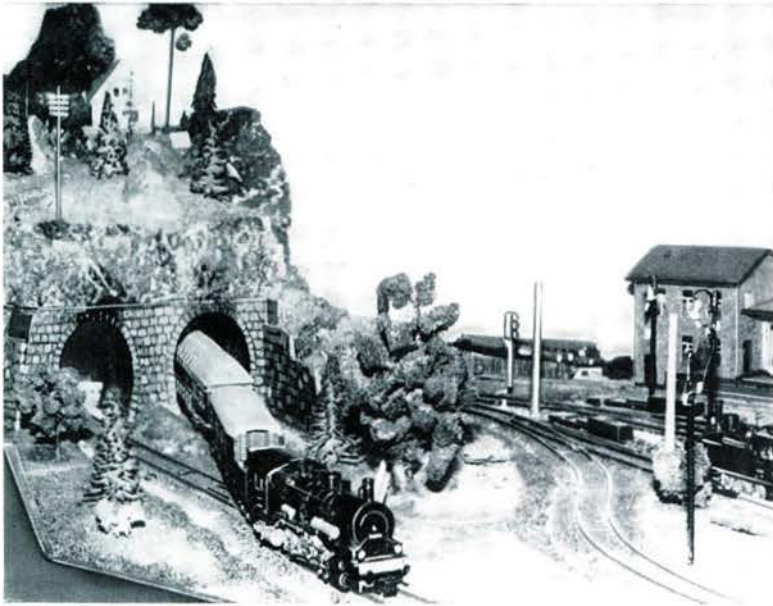
Bild 3 Ein Dampflokom-Eigenbau nach sowjetischem Vorbild



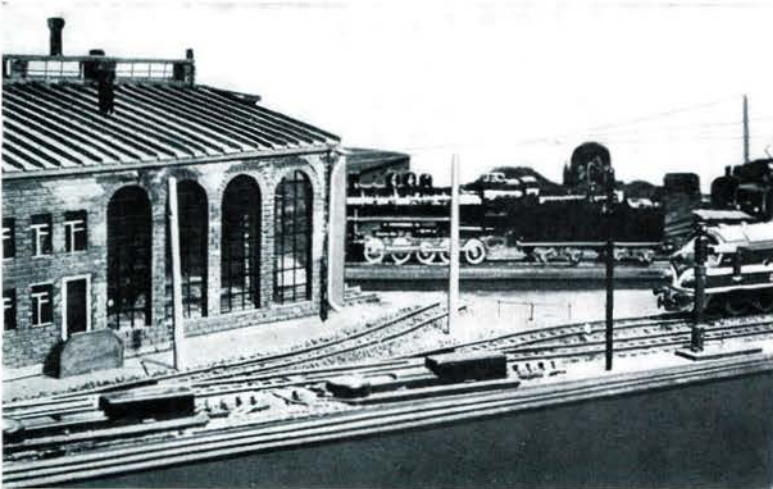
**Wenn es  
in Moskau  
Abend  
wird . . . . .**

... befaßt sich unser sowjetischer Leser Jewgenij Schkljarenko mit dem geliebten Steckenpferd. Im Jahre 1961 wurde er der glückliche Besitzer seiner ersten H0-Modellbahnlokomotive, und heute umfaßt sein Lokpark immerhin schon 23 Triebfahrzeuge aller drei Traktionsarten. Dabei handelt es sich vorwiegend um Piko-Erzeugnisse, die Herr Sch. teilweise noch geschickt „frisierte“ und ihnen ein sowjetisches Aussehen gab. Seine Anlage hat ein Ausmaß von 3,70 m × 4,50 m; mehrere Bahnhöfe, ein Lokomotiv-Depot (Bw) und eine Kehrschleife sind installiert. Innerhalb von fünf Jahren wurde diese Anlage zweimal umgebaut.

Außer Industrie-Erzeugnissen der Fabrikate Piko, Pilz und Tempo ist das übrige Eigenbau. Also, auch an der Moskwa tut sich etwas in Sachen Modelleisenbahn!



4



5



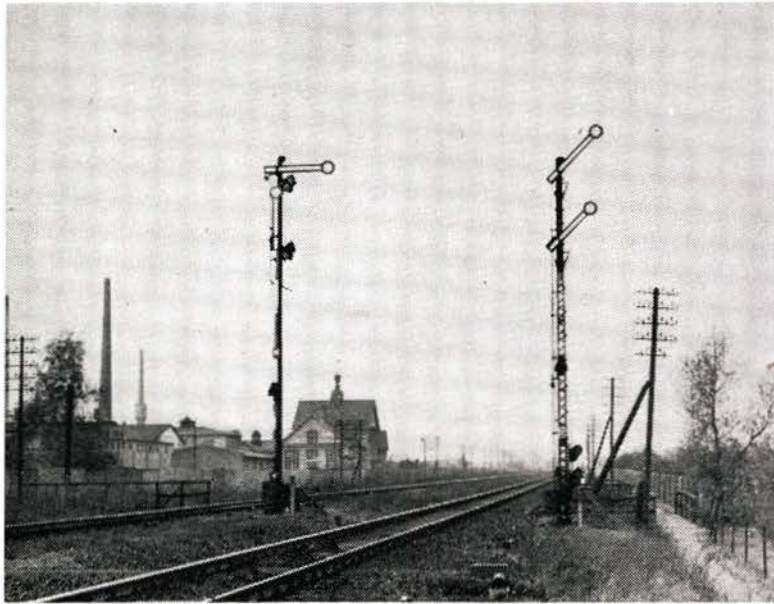
6

Bild 4 Und hier ein weiterer Ausschnitt aus der Anlage unseres Moskauer Lesers

Bild 5 Ein Blick auf den mächtigen Dampflokshuppen. Auf der Drehscheibe befindet sich gerade eine 1'E (nach sowjetischer Bezeichnung 2-10) Güterzuglokomotive

Bild 6 Hinter dem Lokshuppen liegt der Güterbahnhof, ausgerüstet mit einem Portalkran für den ständig wachsenden Container-Verkehr





1

Dipl.-Ing. FRIEDRICH SPRANGER, Dresden

## Zur Farbe unserer Hauptsignalflügel



2

Das Aussehen unserer Hauptsignalflügel ist nicht einheitlich. Es gibt weiße Flügel mit rotem Rand und rote Flügel mit weißem Rand. Über letztere werden die unterschiedlichsten Vermutungen geäußert. Da heißt es, das seien ehemalige Blocksignale, oder es wird angenommen, solche Flügel wären nur bei Einfahrtsignalen anzutreffen. Andere behaupten das Gegenteil und sagen, daß diese Flügel nur bei Ausfahrtsignalen verwendet werden. Schließlich gibt es Meinungen, die das Aussehen der Signale mit dem Durchrutschweg, der Geschwindigkeit oder der Art des Bahnhofs, zu dem sie gehören, in Verbindung bringen. All diese Vermutungen erweisen sich als falsch, sobald man einem zweiflügeligen Signal begegnet, an dessen Mast sowohl ein Flügel der einen als auch der anderen Art angebracht ist.

Welche Bewandnis hat es nun tatsächlich mit dem unterschiedlichen Aussehen der Hauptsignalflügel? Der Text des Signalbuches gibt darüber keine Auskunft. In § 3 Abs. 1 heißt es lediglich:

„Formhauptsignale bestehen aus einem Mast, an dem als Tageszeichen ein oder zwei Flügel und als Nachtzeichen ebenso viele Laternen angebracht sind.“

Über Farbe und Form der Flügel ist nichts ausgesagt. Anders ist es jedoch mit den Skizzen. Sie zeigen grundsätzlich weiße Flügel mit rotem Rand. Ein Blick in unsere Bahnanlagen beweist uns, daß diese Art die Regelausführung ist.

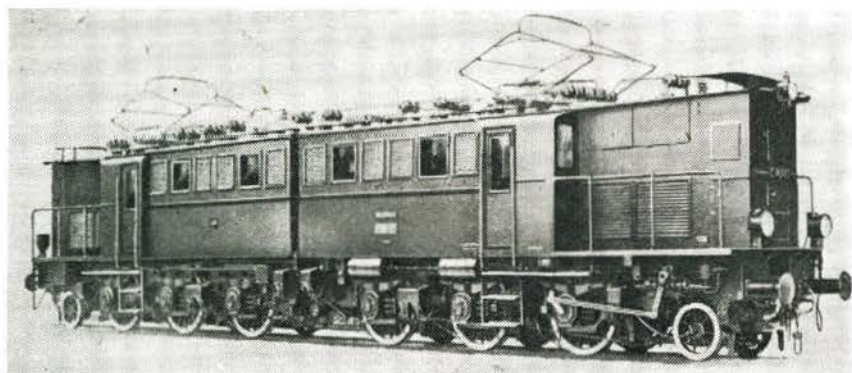
Durch den dunklen Rand heben sich die Flügel auffällig von dem hellen Himmel ab, der gewöhnlich den Hintergrund bildet (Bild 1).

Anders ist es jedoch, wenn das Signal vor einem düsteren Hintergrund steht, beispielsweise vor einem Tunnelportal, vor dunklen Gebäuden oder vor einer Baumgruppe. Dann würde der rote Rand mit dem Hintergrund verschmelzen, und das Signal ließe sich von weitem nur schwer erkennen.

Deshalb werden in solchen Fällen rote Flügel mit weißem Rand angebracht. Die Rückseite ist dann entsprechend schwarz mit weißem Rand ausgeführt. Recht auffällig ist das bei den Einfahrtsignalen zum Bahnhof Hetzdorf im Flöhatal (Bild 2). Das Signal der Normalspurbahn hat die übliche Farbanordnung, da es so am besten zu erkennen ist. Für das Signal der Schmalspurbahn hingegen wurde wegen der schwarzen Nadelbäume die Sonderform gewählt. Das Aussehen der Flügel hat also nichts mit der Art und den Aufgaben der Signale zu tun. Lediglich zum Zwecke des besseren Erkennens wird hin und wieder von der üblichen Farbgebung abgewichen und ein roter Flügel mit weißem Rand angebracht.

*Bild 1 In der Regel ist das Innere der Signalflügel weiß und der Rand rot (Rückseite schwarz)*

*Bild 2 Bei dunklem Hintergrund wird von der üblichen Form abgegangen und der Flügel wie am Signal des Schmalspurgleises rot mit weißem Rand ausgeführt*



VOLKMAR FISCHER, Weimar

## Bauanleitung für die Ellok der Baureihe E 95

Die Lokomotiven der Baureihe E 95 sind für den schweren Güterzugdienst vorgesehen. Sie wurden 1927 in sechs Exemplaren in Dienst gestellt.

Nach Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebes in der DDR wurden vom Raw Dessau drei Maschinen aufgearbeitet und versehen den schweren Güterzugdienst. Sie haben sich trotz der Zweiteiligkeit gut bewährt. Beim Nachbauen dürfte es keine besonderen Schwierigkeiten geben. Es wurden in die Zeichnungen nur die markantesten Einzelteile aufgenommen, deren Maße aus der Übersichtszeichnung schlecht abzunehmen sind. Im wesentlichen ist der Maßstab 1:1 für die Nenngröße H0 verwendet worden. Nur wo die Übersichtlichkeit der Bemaßung gelitten hätte, wurde der Maßstab 2:1 vorgezogen.

Für den Bau gelten dieselben Hinweise, wie sie schon in anderen Anleitungen gegeben wurden, wie gemeinsame Anfertigung der Rahmenseitenteile usw.

Im Plan und in der Stückliste wurde die Ausführung angegeben, bei der beide Lohkälfen angetrieben sind. Sollte nur eine Hälfte angetrieben werden, so können die gesamten Getriebeteile und Aussparungen für das Getriebe in der anderen Hälfte entfallen.

Für den Antrieb habe ich den viereckigen Piko-Motor aus der belgischen Diesellok vorgesehen.

Die Getriebeausführung ist nur als Vorschlag aufzufassen, obwohl die Maße der Zeichnungen hierauf abgestimmt worden sind.

Das Getriebe mit den Treibradsätzen läuft in einem Innenrahmen, während der Außenrahmen in dieser Hinsicht keine Aufgaben hat.

Der gesamte Rahmen wurde soweit wie möglich verlötet, auch mit der Grundplatte, wobei jedoch die Auswechslung von Verschleißteilen wie Wellen, Radsätzen noch möglich ist. Zu diesem Zweck ist auch Teil 3 angeschraubt, um auch die Schneckenwelle ausbauen zu können. Eine Ausführung des Rahmens mit Schraubverbindungen, um eine weitgehende Zerlegbarkeit zu gewährleisten, ist natürlich auch möglich.

Beim Getriebe muß Teil 17 mit Teil 16 verlötet werden, Teil 11 muß gegen seitliches Verschieben gesichert werden.

Als Radsätze werden die von der alten Piko E 44 verwendet, allerdings ohne die Stirnzahnräder.

Das gesamte Gehäuse wird aus 0,3 bis 0,35 mm dickem Blech gefertigt. Alle Isolatoren werden aus Vollmaterial gefertigt (Drehen, eventuell mit Handbohrmaschine).

Die Stromabnehmer wurden nicht gesondert gezeichnet. Es können handelsübliche verwendet werden. Wer allerdings Wert auf einen Selbstbau legt, muß die Maße aus der Übersichtszeichnung abgreifen, bzw. muß auf

vorangegangene Bauanleitungen zurückgreifen, in denen der Bau von Stromabnehmern ausführlich dargestellt worden ist.

Die Dachleitung wird aus dünnem Draht (0,4 mm bis 0,5 mm Durchmesser) aufgelötet.

Der Anstrich erfolgt wie üblich: Dach grau, Isolatoren braun, Stromabnehmer, Dachleitung rot, Seitenwände grün, Rahmen schwarz.

### Stückliste

lfd. Nr.	Stck.	Benennung	Werkstoffbenennung
1	2	Grundplatte	Ms
2	4	Innenrahmenseitenteil	Ms
3	2	Lager für Schneckenwelle	St/Ms
4	4	Außenrahmenseitenteil	Ms
5	2	Bodenblech	Ms
6	2	Lager für Schneckenwelle	St/Ms
7	2	Verbindungsblech	Ms
8	2	Deichsel für Laufachse	Ms
9	2	Pufferbohle	Ms
10	2	Stirnzahnrad M 0,5	8 Zähne
11	2	Stirnzahnrad M 0,5	20 Zähne
12	2	Stirnzahnrad M 0,5	15 Zähne
13	2	Schneckenwelle	St 2 Ø
14	4	Schnecken M 0,4	5 mm Teilkreis Ø
15	4	Schneckenr. M 0,4	16 Zähne
16	2	Lagerbock für Achse	Ms
17	2	Achse für Zahnrad	St
18	6	Treibradsatz	16 Ø
19	2	Laufbandsatz	10 Ø
20	12	Federpaket	Ms/Karton
21	8	Sandkasten, groß	Ms
22	12	Lager	Ms
23	24	Gleitbacken	Ms
24	4	Ausgleichhebel	Ms
25	4	Ausgleichhebel	Ms
26	8	Sandkästen, klein	Ms
27	4	Leiter	Ms
28	4	Bahnräumer	Ms
29	2	Heizkupplung	Cu-Draht
30	2	Puffer, gerade	St/Ms
31	2	Puffer, gewölbt	St/Ms
32	4	Scheinwerfer	Ms
33	2	Luftbehälter	Ms
34	4	Seitenwand	Ms
35	16	Lüfterjalouste	Ms
36	2	Vorbau	Ms
37	2	Rückwand	Ms
38	4	Führerstandrückwand	Ms
39	4	Führerstandstirnwand	Ms
40	8	Lüfterjalouste	Ms
41	4	Führerstandseitenwand	Ms
42	4	Tür	Ms
43	4	Geländer	Cu-Draht
44	2	Scheinwerfer	Ms
45	2	Dach	Ms
46	2	Stromabnehmer	div.
47	2	abnehm. Dachteil	Ms
48	2	Isolator	Ms
49	12	Isolator	Ms
50	1	Hauptschalter	Ms
51	1	Kühlschlange	Cu-Draht
52	2	Motor 12 V =	