der modelleisenbahner

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

JAHRGANG 30

Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

FEBRUAR

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

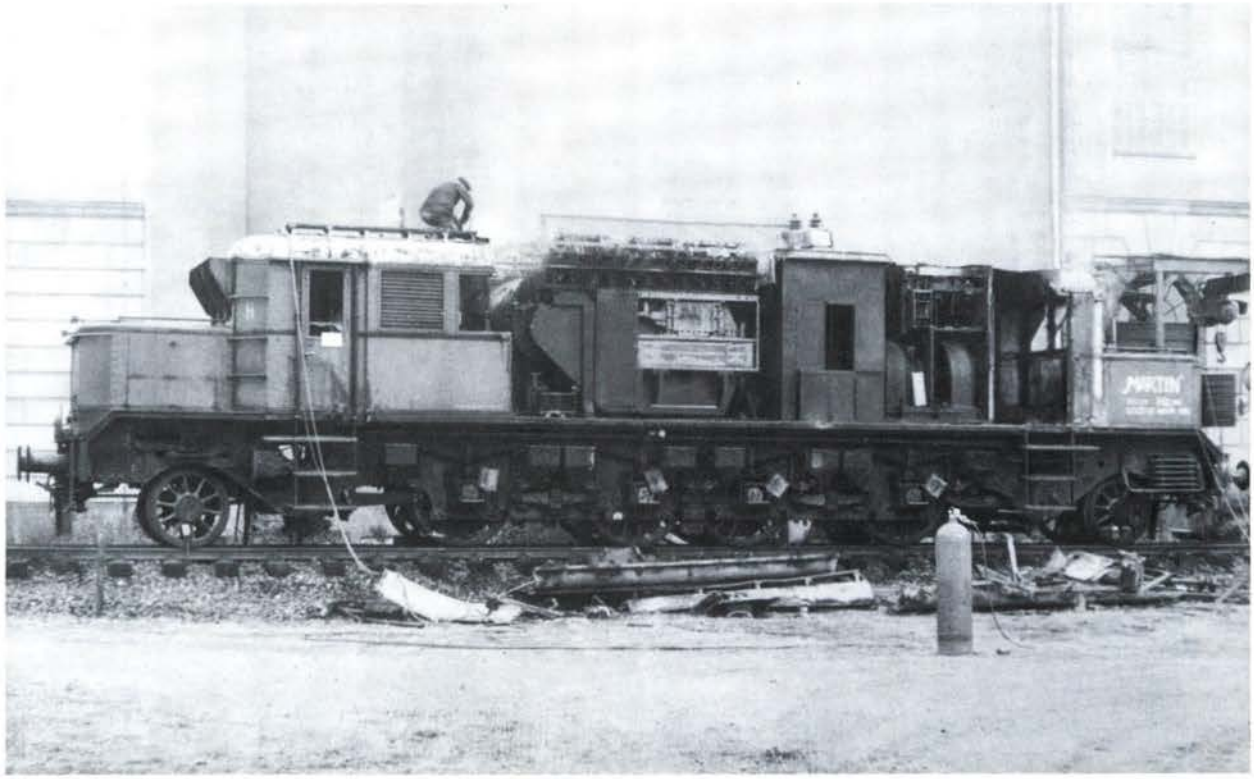
2/81

Das besondere Bild

Bild 1 Es kam einer Sensation gleich, als im September 1958 die äußerlich wieder hergerichtete E 16 101 am Dresdner Hauptbahnhof mit Hilfe zweier 50 t Eisenbahndrehkräne auf ein Straßenrollfahrzeug der DR abgesetzt wurde. Am Seminargebäude der Hochschule für Verkehrswesen diente das Triebfahrzeug als Lehrobjekt.

Bild 2 Im September 1969 fiel die Lok dann dem Schneidbrenner an Ort und Stelle zum Opfer.

Fotos: K. Brust, Dresden



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen 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
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

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: 18. 12. 1980
Geplante Auslieferung: 12. 2. 1981

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; 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

2 Februar 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

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

Inhalt

	Seite
Das besondere Bild	2. U.-S.
Eberhard Kühnlenz „Schienenwege verbinden die Völker"	30
Die BR 50.0 — eine verdienstvolle Lokomotive der DR	32
Mit dem DMV auf Reisen Veranstaltungskalender für Eisenbahnfreunde 1981	33
Manfred Weisbrod Baureihe 41 — Aus der Geschichte der 1'D 1' — Einheitslokomotive	34
Die Baureihe 41 der DR als H0-Modell von PIKO	38
Udo Lang, Ralf Schreiber Eine Steinbruchbahn mit indirektem Gleisanschluß	40
Klaus und Horst Winkelmann Bauanleitung für die dieselhydraulische 1000 mmm-Schmalspurlokomotive 199 301 der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße $H0_m$ (2. Teil)	41
Aus dem sozialistischen Ausland	44
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner"	45
Kurt Schubert Wenn der Vater erzählte... Erinnerungen an die Einführung des Dampflokdurchlaufs zwischen Dresden und Berlin	51
Wissen Sie schon...	54
Lokfoto des Monats: Lokomotive 99 5621 der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen	55
Lokbilderchiv	56
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Günther Fiebig Die Einheits-Nebenbahn-Personenwagen der DRG aus den Jahren 1931—1934	57
Franz Brefke Über Umbau und „Frisur" an Lokomotiven in Spur 0 mit Spielzeug-Charakter	60
Rezensionen	63
Mitteilungen des DMV	64
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild
Noch immer dampft die Preßnitztalbahn zwischen Wolkenstein und Jöhstadt auf schmaler Spur. Hoffen wir nur, noch recht lange!

Foto: Ch. Weber, Plauen

Rücktitel
Die dieselhydraulische Schmalspurlokomotive 199 301 bildete die Grundlage für den Eigenbau eines entsprechenden $H0_m$-Modells. Das von Herrn Horst Winkelmann nachgebildete Modell verfügt über ein vollständiges Bremsgestänge und wiegt 230 g.

Fotos: H. Winkelmann, Zwickau

EBERHARD KÜHNLENZ (DMV) Erfurt

„Schienenwege verbinden die Völker"

Unter dieser Thematik führte die AG 6/7 „Friedrich List" vom 29. November bis zum 24. Dezember des vorigen Jahres ihre 17. Internationale Modelleisenbahnausstellung im Leipziger Messehaus am Markt durch. Über 73 000 Besucher sahen die auf fast 1500 m^2 Fläche aufgebauten 18 Anlagen der Nenngrößen TT bis II_m.

Im Gegensatz zu den Vorjahren überwogen auf der 17. Ausstellung die größeren Anlagen. Von den Arbeitsgemeinschaften wurden 11 Großanlagen vorgeführt.

Daß es die Leipziger Arbeitsgemeinschaft mit der internationalen Arbeit ernst nimmt, wurde auch durch die Teilnahme der tschechischen Modellbahnfreunde Ladislav Javurek aus Kolin mit seiner $H0_e$-Anlage und Zdenek Vais aus Usti nad Labem mit seiner H0-Anlage deutlich. Weiterhin waren die AG 6/21 Borna mit ihrer TT-Anlage „Bahnhof Borna" und die AG 6/53 Großpösna mit einer TT-Heimanlage vertreten.

Besonderer Blickfang waren die vielen, in 25 Vitrinen ausgestellten Um- und Eigenbaumodelle. Als Gastgeber für die Austragung des XXVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs bildeten die ausgestellten Wettbewerbsmodelle die Krönung aller gezeigten Um- und Eigenbauten der Modellbauer.

Bild 1 Die Modelle des Internationalen Modellbahnwettbewerbes fanden großes Interesse. (Wir berichten im nächsten Heft ausführlich darüber).

Bild 2 Ein Magnet der Ausstellung, die „Märchenbahn" von Freund Lothar Böhmel (Mitglied der AG „Friedrich List").

Vorbild und Modell

Die 17. Internationale **Modellbahnausstellung** zeigte verstärkt die enge Verbindung zwischen Vorbild und Modell. Bei der Mehrzahl der Anlagen bemerkte man wohltuend die Nachbildung bestimmter Streckenabschnitte oder zumindest wesentlicher Details daraus. Besonders bei der neu vorgestellten H0-Großanlage „Klingenberg—Colmnitz" der Gruppe „Bw Leipzig-Süd", die in ihrer ersten Ausbaustufe einen gemischten Normal- und Schmalspurbetrieb nach einem Vorbild an der Strecke Nr. 410 Dresden—Karl-Marx-Stadt zeigt. In etwa 4000 Stunden wurden von fünf Freunden unter der Leitung von Freund Wolfgang Bahnert nicht nur Fahrzeuge nach Originalfotos und -zeichnungen gebaut und umgebaut, sondern es wurden die Hochbauten oft am Original vermessen und aus Sperrholz hergestellt sowie eine exzellente und betriebsfähige Fahrleitung aus 0,3 und 0,5 mm Phosphorbronze direkt nachgestaltet, die unter der Anlage über Rollen von Spanngewichten gehalten wird. Eine Anlage, die überwiegend im Eigenbau hergestellt wurde und in den weiteren Ausbaustufen noch einiges erwarten läßt.

Auch die schon weit bekannte TT-Anlage „Gotthardbahn" von der Gruppe „VEM/Medi" unter Leitung des Freundes Joachim Kruspe wurde nach Fotos und Zeichnungen dem großen Schweizer Vorbild nachgestaltet.

Neben dieser engen Verbindung von Vorbild und Modell verstanden es die Leipziger Modellbahnfreunde, die Vielseitigkeit des Verbandslebens darzustellen. Erwarteten die Besucher am Eingang Gemälde der Eisenbahn und Uniformen der Deutschen Reichsbahn und ihr befreundeter Staatsbahnen, so fanden sie zwischen den einzelnen Anlagen Tafeln mit Eisenbahnbriefmarken für den philatelistisch interessierten. Amateurfotos mit der Kollektion der Wettbewerbssieger des 4. Fotowettbewerbs des DMV 1979 und Vitrinen mit hervorragenden Eigenbaumodellen rundeten das Bild ab.

122 Züge fuhren

Im Mittelpunkt der Ausstellung standen natürlich die Modelleisenbahnanlagen mit ihrem regen Fahrbetrieb. Insgesamt fuhren in vollem Ausstellungsbetrieb auf 240 m^2 Anlagenfläche gleichzeitig 122 Züge in TT, H0, 0 und II_m.

Neben solchen bekannten Anlagen wie der H0-Anlage „Rauhenfels" der Gruppe „Zentrum", die eine neue Eckplatte und eine Fahrleitung erhielt, der H0-Anlage „Nordstadt" mit ihrem ausgedehnten Fahrbetrieb, der TT-Anlage „Wernersgrün" der Gruppe „Klubhaus Arthur Becker", auf der die sehr guten Eigenbaumodelle des Karlex, der BR 41, 50, 80 und 94 des Freundes Udo Buchmann zu sehen waren, oder der TT-Anlage „Verkehrsbetriebe-Dosse" der Gruppe Nahverkehr, wartete die Leipziger Arbeitsgemeinschaft unter anderem mit der neuen TT-Anlage „Kressenheim"

auf, auf der durch die Freunde der Gruppe Ost ein Automatikbetrieb mit gleichzeitig 18 Zügen vorgeführt wurde.

Dicht umlagert waren auch immer die Heimanlagen der tschechischen Freunde, die mit ihren gekonnt gestalteten H0- und $H0_e$-Anlagen ein Stück der ČSD mit nach Leipzig brachten.

Als Gegenstück zu den mit modernem Material gestalteten Heim- und Großanlagen zeigte die im Betrieb befindliche 0-Anlage die Anfänge der Modell- bzw. Spielzeugeisenbahn. Diese 1920 von einem Stellwerkswärter gebaute Anlage mit mechanischem Stellwerk erregte immer die Aufmerksamkeit und das Interesse der Besucher. Als etwas ausgefallen, aber nicht weniger von Interesse, muß man die II_m-Anlage des Freundes Lothar Böhmel ansehen. Unter dem Motto „Märchenbahn" war sie ein Magnet vor allem für die Kinder, die sie immer wieder sehen wollten.

Hochachtung vor dieser Leistung

Diese 17. Ausstellung kann mit Recht wieder als ein voller Erfolg bezeichnet werden. Die Leipziger Modellbahnfreunde unter Leitung ihres Vorsitzenden Freund Bahnert, verstanden es, den Besuchern immer wieder etwas neues zu bieten, ohne dabei von dem Anspruch — Modelleisenbahn — Abstriche zu machen. Ihr Verdienst ist es, alle Möglichkeiten nutzend, einen repräsentativen Querschnitt durch die Arbeit des Verbandes zu geben, Zeugnis vom modellbauerischen Können abzulegen und beim Besucher nicht nur das Interesse für die Modelleisenbahn zu wecken, sondern auch für den Beruf des Eisenbahners.

Letzteres gleich zu nutzen, Fragen fachkundig an Ort und Stelle zu beantworten, dazu hatte die Deutsche Reichsbahn einen Informationsstand aufgebaut, der unseres Erachtens aber durch seine Gestaltung und seinen Standort nicht in jedem Falle seine Aufgabe erfüllte.

Insgesamt ist dem Veranstalter, der AG 6/7 „Friedrich List", für diese Ausstellung herzlicher Dank zu sagen. Sehr publikumswirksam kundete diese Ausstellung in breiter Öffentlichkeit vom Wirken und von der Arbeit unserer Mitglieder und hinterließ bei den Besuchern ein Gefühl der Hochachtung, wie es die Eintragung von Frau Elfi Brüger aus Finsterwalde in das Gästebuch zum Ausdruck brachte:

„Wenn man als Ehefrau erst einmal solch eine wunderbare Ausstellung gesehen hat, bekommt man für solch ein Hobby des Ehepartners noch ein größeres Verständnis. Alle Hochachtung vor dieser Leistung!"

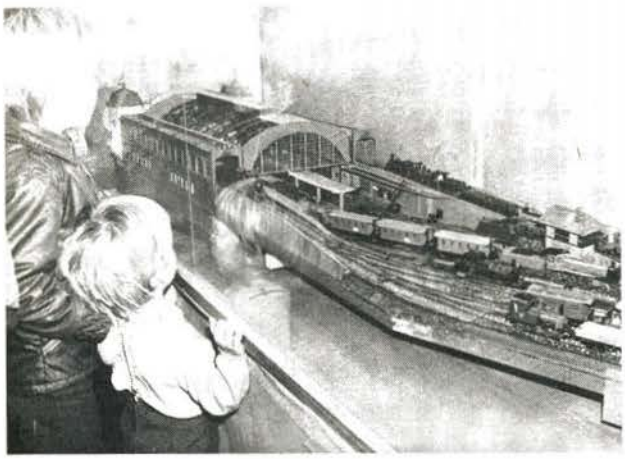


Bild 3 Ein Schaukasten besonderer Art — Sächsische Atmosphäre um 1910 mit viel Können gebaut und gestaltet von Freund Kohlisch.

Bild 4 Zdenek Vais aus Usti nad Labem (ČSSR) bei der Vorführung seiner H0-Anlage mit vielen Selbst- und Umbaumodellen.

Bild 5 H0-Anlage „Rauhenfels" der Gruppe Zentrum der AG „Friedrich List" — in diesem Jahr um 5 m vergrößert und mit Fahrleitung versehen.

Bild 6 Die bekannte TT-Anlage „Gotthardbahn" der Gruppe VEM/Medi war immer dicht umlagert und fand großes Interesse.

Die BR 50.0 — eine verdienstvolle Lokomotive der DR

Die Dampflokomotiven der BR 50.0 (Dampflok der BR 50 mit Öl-Hauptfeuerung) haben sich in den letzten 10 Jahren hohe Verdienste bei der Lösung und Erfüllung der an die Deutsche Reichsbahn gestellten Transportaufgaben erworben. Ab 1966 wurden entsprechend dem Umrüstungsprogramm von Rostfeuerung auf Öl-Hauptfeuerung mehr als 70 Lokomotiven der BR 50 mit den Betriebsnummern 50 3501—50 3708 auf Öl-Hauptfeuerung umgebaut und als BR 50.0 in das BR-System der DR aufgenommen. Der Einsatz der Lokomotiven der BR 50.0 erfolgte vor allem auf Flachlandstrecken des nördlichen Eisenbahnnetzes der DR. Dieses war auf Grund ihrer Leistungsparameter (siehe Tabelle), der niedrigen Achsmassen mit 15 t und der vor- und rückwärts zugelassenen Höchstgeschwindigkeit mit 80/50 km/h technologisch für den Einsatz sehr vorteilhaft. Können die Lokomotiven der BR 50.0 entsprechend ihrer Leistungscharakteristik doch Güterzüge mittlerer Anhängemassen und Personenzüge auf Haupt- und Nebenstrecken, auch ohne Drehfahrt der Lok zum Bw auf dem Wendebahnhof, bespannen. Damit besitzen sie eine hohe Beweglichkeit hinsichtlich der einsatztechnologischen Voraussetzungen, ihre Einsatzmöglichkeiten im mittleren Dienst gelten als universal, wenn man von Dampflokomotiven spricht. Doch auch vor der BR 50.0 machte die Umstellung auf moderne Großdiesellokomotiven nicht Halt, so daß ihr Bestand nach und nach reduziert wurde.

Heute treffen wir diese verdienstvolle Lokomotive nur noch in den Bahnbetriebswerken Wittenberge, Wismar, Angermünde und Pasewalk im planmäßigen Einsatz an.

Dabei arbeitet sie ab und zu im gleichen Tfz-Umlauf gemeinsam mit Diesellokomotiven und gibt ihr Bestes.

Wenn sie bezüglich der Arbeitsbedingungen für das Tfz-Personal im Vergleich zur Diesellokomotive auch nicht mithalten kann, gibt sie leistungsmäßig doch ihre ganze Kraft und hilft bei der Erfüllung der Transportaufgaben tatkräftig mit.

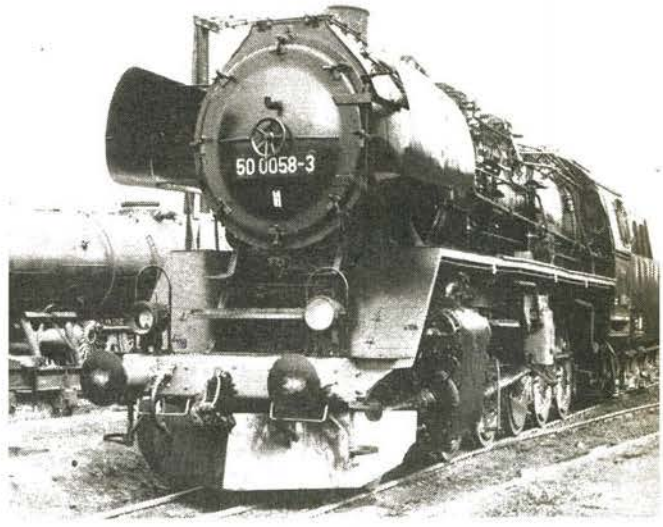
Ihr Aktionsradius, der vom Wasservorrat im Tender mit ca. 100 km im Güterzug und ca. 180 km im Reisezug bestimmt wird, setzt doch eindeutige Grenzen gegenüber den modernen Diesellokomotiven mit möglichen Laufweiten bis zu 600 km.

Eisenbahnfreunde, die diese Lokomotiven der BR 50.0, welche doch ein entscheidendes Stück Geschichte im Dampflokeinsatz, vor allem beim Aufbau unseres sozialistischen Verkehrswesens, geschrieben haben, ehrenvoll in Erinnerung durch ein Foto behalten möchten, haben noch Gelegenheit dazu.

Auf dem Streckenabschnitt Pasewalk—Prenzlau—Angermünde sind täglich im turnusmäßigen Einsatz zwischen 7.00 und 9.00 Uhr die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 50 0020, 0023, 0028, 0033, 0034, 0035 und 0071 und auf dem Streckenabschnitt Anklam—Pasewalk—Angermünde zwischen 11.00 und 14.00 Uhr die 50 0037, 0047, 0057 und 0058 vor Güterzügen bis zum 30. Mai 1981 anzutreffen. Auf den nördlichen Strecken des Eisenbahnnetzes der DDR wird die BR 50.0, wenn auch weiter reduziert, 1981 weiterhin zu sehen sein.

Sch.

1



2

Bild 1 Nach einer Hauptuntersuchung (L 7) steht die 50 0058-3 am 27. 06. 80 vor der Ausfahrt des Raw „Helmut Scholz" Meiningen. Der Schneepflug ist nicht typisch für diese Baureihe; es sind nur wenige Maschinen damit ausgerüstet.

Bild 2 Zur Aufarbeitung nach der Schadgruppe L 5 waren im August 1980 die 50 0012-0 und die 50 0037-7 im Raw. Wie die 50 0058-3 ist auch die 50 0037-7 mit Schneepflug ausgerüstet. Das Rauchkammer-Nummernschild dieser Maschine ist offensichtlich Opfer eines Schilderräubers geworden, so daß sich das Bw mit angemalter Nummer behelfen mußte.

Fotos: M. Weisbrod

Leistungsparameter

Geschwindigkeit	Steigerung	Zugmasse	Einsatzart
60 km/h	0 ‰	1370 t	Güterzug
50 km/h	3 ‰	900 t	
80 km/h	0 ‰	800 t	Personenzug
80 km/h	3 ‰	440 t	

Mit dem DMV auf Reisen
Veranstaltungskalender für Eisenbahnfreunde 1981

Seit über zehn Jahren werden vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR Sonderzugfahren veranstaltet. Waren es zuerst nur einige Bezirksvorstände, die sich mutig auf dieses Neulandgebiet der Verbandsarbeit wagten, sind besagte Veranstaltungen heute aus dem Verbandsleben nicht mehr wegzudenken.

Es ist sicher nicht übertrieben, dem Bezirksvorstand Dresden in der Organisierung und Durchführung von ansprechenden Großveranstaltungen mit Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden hier die Rolle eines Schrittmachers zuzuerkennen. Die Teilnehmerzahl der eisenbahnbegeisterten Verbandsmitglieder aus allen Teilen der Republik an den Sonderzugfahrten des BV Dresden hat wohl alle bisherigen Rekorde gebrochen. Die steigende Teilnehmerzahl war mit dafür ausschlaggebend, daß die traditionellen Sonderzüge zum Tag des Eisenbahners seit 1979 nun mehrfach eingelegt werden müssen.

Eine der ersten bedeutendsten Sonderzugfahrten fand am 16. August 1969 mit den Lokomotiven 99 655 und 99 684 von Freital-Potschappel nach Frauenstein mit 740 Teilnehmern statt. Für weitere Interessenten mußte diese Fahrt an drei darauffolgenden Wochenenden wiederholt werden. Unvergeßlich war ebenfalls für die begeisterten Teilnehmer der Fotohalt in Zellwald, als anläßlich des Tages des Eisenbahners 1970 die Abschiedsfahrt von den beiden sächsischen Lokomotiven 38 308 und 75 515 veranstaltet worden ist.

Es liegt nahe, daß sich unter dem Eindruck solch weit über die Grenzen unserer Republik ausstrahlender Ereignisse mit Sonderzugfahrten und Fahrzeugschauen wie dem XVIII. MOROP-Kongreß 1971 und dem 25jährigen Bestehen des Verkehrsmuseums Dresden im September 1977 gerade in Dresden unter der Bevölkerung und den Mitgliedern des DMV ein fest verwurzeltes Traditionsbewußtsein zur Eisenbahn herausbilden konnte. Großveranstaltungen und Sonderzugfahrten spielen in der Öffentlichkeitsarbeit eben eine sehr große Rolle.

Der Dank für solche Veranstaltungen gilt dafür aber nicht nur den Dresdnern, denn jeder Bezirk hat inzwischen seinen individuellen Beitrag geleistet und unsere Verbandsmitglieder fahren genau so gern mit den Sonderzügen der BV Magdeburg, Schwerin, Cottbus oder zu den recht beliebten Fotofahrten des BV Erfurt in den Thüringer Wald. Die Chronik der Fahrten könnte dicke Bände füllen, von dem verarbeiteten Filmmaterial der Fotobegeisterten gar nicht erst zu reden.

Die Bespannung der Sonderzüge hat in den letzten Jahren eine Wandlung erfahren. Stand in den ersten Jahren, geprägt durch den voranschreitenden Traktionswechsel bei der DR, der Abschied von einer beliebten Dampflokbaureihe im Mittelpunkt des Interesses, sind es heute mehrfach unsere betriebsfähigen Museums- und Traditionslokomotiven, die als Fotoobjekte für die Sonderzugfahrten ausgesucht werden.

Wo sind die 62 015 und 89 6009 nicht schon unter der bewährten Führung des Betreuerkollektives vom Bw Dresden aufgetaucht! Sie fahren dann einmal auf einer Strecke, auf der sie in ihren aktiven Betriebsjahren nie anzutreffen waren, warum auch nicht?

Selbstverständlich ist zu verstehen, daß unsere Eisenbahnfreunde bei Vorhandensein betriebsfähiger Dampflokomotiven in den Bahnbetriebswerken ihres Rbd-Bezirkes auf bewährte noch im Einsatz befindliche Lokomotiven zurückgreifen. Darüber hinaus erfreuen sich Ellok- und Diesellok-Veteranen zunehmender Beliebtheit.

Es sollte nicht außer acht gelassen werden, daß vor allem die Erhaltung betriebsfähiger Museumslokomotiven beachtliche Mittel unseres Staates bindet, die es sinnvoll zu nutzen gilt.

Sicherlich ist vielen nicht bekannt, daß durch Weisung des Ministeriums für Verkehrswesen zehn weitere Dampflokomotiven über die Museumsliste hinaus als Traditionslokomotiven den Stamm unserer Sonderzuglokomotiven bilden sollen.

Die z. Z. betriebsfähigen Lokomotiven sind: 01 204 (Rbd Dresden, jetzt Bw Saalfeld), 02 0201 (Rbd Halle), 44 0104 (Rbd Erfurt), 50 1849 (Rbd Dresden), 58 3047 (Rbd Dresden), 86 1001 (Rbd Dresden und 94 1292 (Rbd Erfurt).

Im Jahre 1980 gab es im BV Dresden kaum eine Veranstaltung, an der die 50 1849, durch das Pflegekollektiv der AG 3/75 des Bw Reichenbach, Einsatzstelle Zwickau, in Bestzustand versetzt, nicht teilgenommen hat.

In den letzten Jahren hat sich die Kommission Eisenbahnfreunde des Präsidiums des DMV mehrfach mit Sonderzugfahrten beschäftigt. Neben der Koordinierung der Fahrten zwischen den einzelnen BV konnte eine Richtlinie für Sonderzugfahrten verabschiedet werden, die in erster Linie das arbeitsschutzgerechte Verhalten der Fahrtteilnehmer enthält. Die BV ergänzen diese Richtlinie mit spezifischen Informationen, die in den an jeden Fahrtteilnehmer übergebenen Fahrtunterlagen enthalten sind. Vor allem die Empfehlungen über das rücksichtsvolle Verhalten beim Fotografieren sollten sich alle Fahrtteilnehmer zu Herzen nehmen, um unliebsame Auseinandersetzungen zu vermeiden.

Hohe Disziplin und Sicherheit sind letzten Endes die Voraussetzungen dafür, daß in den kommenden Jahren die interessanten Sonderzugfahrten in jedem Bezirk fortgeführt werden können. Es muß unter allen Umständen vermieden werden, durch Leichtsinn das gewachsene Vertrauen der Eisenbahner in unsere Verbandsarbeit negativ zu beeinträchtigen.

Für das Jahr 1981 werden durch die BV untenstehende Sonderzugfahrten angeboten.

Verkehrstage der Traditionsbahn Radebeul-Ost—Radeburg:

28. 6., 12. u. 26. 7. 81, 16. u. 30. 8. 81, 13. u. 20. 9. 81 mit IV K

7. 10. 81 Weinfahrt, 17. 10. 81 Sonderfahrt aus Anlaß 100 Jahre sächsische Schmalspurbahn.

Die organisatorischen Angaben werden zu den Fahrten von den veranstaltenden BV rechtzeitig unter den DMV-Mitteilungen des Generalsekretarias veröffentlicht.

Freie Platzkapazitäten können von ausländischen Interessenten nur über das Reisebüro der DDR gebucht werden.

Verbleibt nur noch, allen Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern für dieses reichhaltige Programm im Jahre 1981 recht viel Freude und Entspannung zu wünschen.

R. Steinicke, Dresden

Datum	Veranstalter	Strecke und eingesetzte Tfz
22. Februar 1981	BV Dresden	Sonderzug Zwickau—Cranzahl mit 50 1849 Sonderzug Cranzahl—Oberwiesenthal mit BR 99
9. Mai 81	BV Berlin, Greifswald, Magdeburg, Schwerin	Dampfloktreffen in Karow (Mecklenburg) mit Sonderzugfahrten Berlin—Oranienburg—Pritzwalk—Karow mit BR 52 alt Rostock—Karow mit BR 44.0 Magdeburg—Stendal—Rathenow—Karow mit BR 41 Waren/Müritz—Karow mit 50.35
16. Mai 81	BV Halle	Sonderzug Leipzig—Köthen—Magdeburg mit BR 204 und E 77
23. Mai 81	BVErfurt	Sonderzug Ilmenau—Gehren mit 94 1292
6. Juni 81	BV Magdeburg	Sonderzug Stendal—Mieste mit 62 015 und vsl. vierachs. Traditionszug
20. und 21. Juni 81	BV Dresden	Sonderzug Dresden—Klotzsche—Straßgräbchen—Bernsdorf—Kamenz—Arnsdorf—Dürrröhrsdorf—Neukirch—Bischofswerda—Dresden mit 52, 50, 38.2, 86
5. September 81	BV Erfurt	Sonderzug Arnstadt—Saalfeld mit 01.2.
Mitte September 81	BV Halle	Sonderzug Dessau—Magdeburg mit 38 205
17. Oktober 81	BV Berlin	Sonderzug Berlin—Müncheberg—Werbig—Wriezen—Berlin mit BR 50.35

Baureihe 41

Aus der Geschichte der 1'D 1' — Einheitslokomotive

Die Baureihe 41 ist auf zweierlei Weise wieder ins Gespräch gekommen. Das Raw „Helmut Scholz" Meiningen hat in den Jahren 1979 und 1980 16 Lokomotiven dieser Baureihe z. T. nach Hauptuntersuchungen wieder betriebsfähig abgeliefert. Bemerkenswert ist daran, daß die Baureihe 41 bei der Deutschen Reichsbahn schon als ausgemustert galt. Energiepolitische Überlegungen verhalfen aber dieser eleganten Einheitslokomotive zu einer Renaissance.
Zum anderen bringt jetzt der VEB PIKO das Modell der Baureihe 41 in der Ausführung als Rekolok der Deutschen Reichsbahn auf den Markt. Anlaß genug also, der Geschichte der Baureihe 41 nachzugehen.

Nachfolgetyp der pr. G 8^2

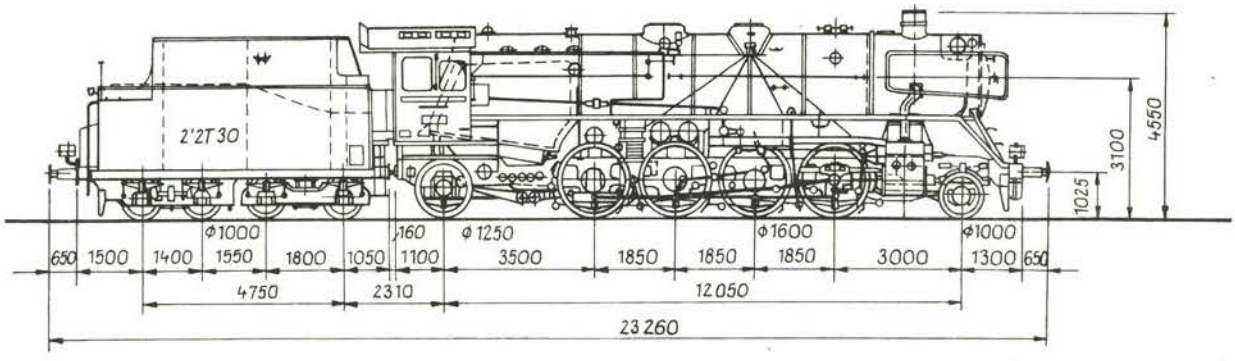
Anfang der 30er Jahre mußte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) an einen Ersatz der Baureihe 56^{20-29} (pr. G 8^2) denken. Die ersten dieser 1'D h2-Lokomotiven waren 1919 von Henschel & Sohn geliefert worden und aus der verkürzten pr. G 12 (1'E h3), der pr. G 8^3 (1'D h3) durch Wegfall des Innentriebwerkes entstanden. Die G 8^2 hatte sich außerordentlich gut bewährt, so daß die DRG noch bis 1928 Maschinen dieser Baureihe beschafft hatte. So wird es auch verständlich, wenn als Nachfolgetyp vom Reichsbahn-Zentralamt (RZA) wieder eine 1'D-Lokomotive gewünscht wurde. Das RZA hatte die Entwürfe für die neue Lokomotive nicht im Vereinheitlichungsbüro ausarbeiten lassen, sondern die Lokomotivfabriken beauftragt, Entwürfe einzureichen. Ein Leistungsprogramm war nicht vorgegeben, jedoch sollte die Lokomotive 18 t Achsfahrmasse nicht überschreiten und in der Lage sein, Güterzüge in der Ebene mit 90 km/h zu befördern. Die pr. G 8^2 war nicht unbedingt zu alt, auch nicht zu schwach, aber mit ihren 65 km/h Höchstgeschwindigkeit zu langsam.

Entwürfe zur BR 41

Auf der 24. Beratung des Ausschusses für Lokomotiven vom 23. bis 25. Mai 1934 in Wernigerode standen neben den Entwürfen für die Baureihen 06 und 45 auch die Entwürfe für die Nachfolge-G 8^2, die Baureihe 41 zur Diskussion. Die Entwürfe stammten von den Firmen Henschel & Sohn, Schwartzkopff, Schichau und Krauss-Maffei und hatten alle eine 1'D-Zweizylinder-Lokomotive zum Thema. Lediglich Schwartzkopff bot als Zusatzentwurf eine 1'D 1' h2 mit Tender 2'2' T 32 an. Die wichtigsten Abmessungen der vier Entwürfe für die 1'D h2 lassen sich am besten in einer Tabelle zusammenfassen und vergleichen.

	Henschel	Schwartzkopff	Schichau	Maffei	Dimension
Heizfläche Feuerbüchse	14	12,5	15	13,5	m^2
Rohrheizfläche	162	148,6	178,3	158,0	m^2
Überhitzerheizfläche	78	72,5	72,5	50	m^2
Kesseldurchmesser	1800	1700	1800	1650	mm
Rohrlänge	4750	4700	4700	4700	mm
Kesselhöhe ü. SO	3100	3200	3150	3000	mm
Kesseldruck	20	20	20	20	bar
Zylinderdurchmesser	520	480	570	570	mm
Kolbenhub	750	750	750	750	mm
Schieberdurchmesser	ca. 260	220	300	ca. 300	mm
Treibachse	3. KA	3. KA	3. KA	2. KA	
Kuppelraddurchmesser	1600	1600	1600	1600	mm
Laufraddurchmesser	1000	1000	1000	1000	mm

Die Rohrlänge der G 8^2 von 4100 mm war von keiner der Firmen übernommen worden. Die Kesselentwürfe entsprachen in den Abmessungen etwa dem Kessel der Baureihe 85. Angesichts der zulässigen Achsfahrmasse von maximal 18 t reichte keine der Firmen einen Entwurf mit Drei- oder Vierzylindertriebwerk ein.
Der Zusatzentwurf von Schwartzkopff für eine 1'D 1' entstand aus der Überlegung, daß ein genügend leistungsfähiger Kessel auf fünf Achsen nur schwer unterzubringen sei, bei einer hinteren Laufachse aber sogar der Kessel der Baureihe 03 verwendet werden könne. Beim Vergleich der Entwürfe der 1'D-Maschinen hielt der Bauartdezernent *R. P. Wagner* den Entwurf der Firma Schichau für geeignet, zweifelte aber an, ob die große Heizfläche noch bei 18 t Achsfahrmasse unterzubringen sei und ob nicht besser der Kessel des Henschel-Entwurfs gewählt werden solle.
Der Versuchsdezernent *Prof. Hans Nordmann* setzte sich ausführlich mit der bei einer 1'D-Lokomotive zu erwartenden Leistungssteigerung gegenüber der G 8^2 auseinander. Selbst bei Verwendung hochwertigeren Dampfes von 20 bar sei die Heizflächenvergrößerung bei der neuen 1'D gegenüber der G 8^2 zu gering, um die gleiche Zuglast bei einer um 25 km/h höheren Geschwindigkeit zu schleppen. So tendierte die Meinung des Lokausschusses doch zum 1'D 1'-Entwurf der Firma Schwartzkopff, und er beschloß, den Bau einer 1'D zurückzustellen, bis geklärt sei, ob sie bei höheren Geschwindigkeiten hinreichend leistungsfähig sei oder nicht doch der 1'D 1' der Vorzug zu geben sei.



Auf der 25. Beratung des Ausschusses für Lokomotiven (14. bis 16. November 1934 in Cochem) waren die Würfel dann gefallen: ausgearbeitet wurde die 1'D 1' nach dem Schwartzkopff-Entwurf.
Auf Empfehlung *R. P. Wagner* wurde auch die Baureihe 41 für veränderliche Achsfahrmasse (wie die Baureihen 06 und 45) eingerichtet. Durch Umstecken der Bolzen in den Längsausgleichhebeln konnte wahlweise eine Achsfahrmasse von 18 oder 20 t eingestellt werden.

Die Baumusterlokomotiven

Bereits Ende 1936 und Anfang 1937 lieferte Schwartzkopff die beiden Baumusterlokomotiven 41 001 und 41 002. Sie hatten einen Kessel nach dem Muster der Baureihe 03, jedoch aus Kesselbaustahl St 47 K und waren für einen Kesseldruck von 20 bar ausgelegt. Das Lokomotiv-Versuchsamt Grunewald erprobte die 41 001 und ermittelte eine um ca. 100 PS höhere Leistung als bei der Baureihe 03. Ursachen dafür waren der höhere Kesseldruck und die günstigeren Dimensionen von Schiebern und Zylindern als bei der Baureihe 03.
Nach einer einjährigen Betriebserprobung der beiden Baumusterlokomotiven beim Bw Schneidemühl (Pita) begann 1938 der Serienbau. Bis 1941 entstanden bei neun Lokomotivbauanstalten 366 Lokomotiven der Baureihe 41:

Hersteller	1936	1937	1938	1939	1940	1941	Summe
Henschel & Sohn	—	—	86	—	—	—	86
Borsig	—	—	14	59	—	—	73
Jung	—	—	—	26	—	14	40
Schichau	—	—	17	20	—	—	37
Esslingen	—	—	7	—	12	16	35
Krupp	—	—	31	—	—	—	31
Schwartzkopff	1	1	23	—	—	—	25
MBA	—	—	7	—	14	—	21
Krauss-Maffei	—	—	6	12	—	—	18
	1	1	191	117	26	30	366

Die Serienausführung

Gegenüber den beiden Baumusterlokomotiven gab es bei der Serienausführung einige Veränderungen. Die außenliegende Heusinger-Steuerung erhielt Hängeeisen statt Kuhnscher Schleife. Der Bodenring wurde, wie bei anderen Einheitslokomotiven auch, von 90 mm auf 100 mm verbreitert. Das Führerhaus hielt man innen etwas geräumiger durch eine Verbreiterung von 2970 mm auf 3050 mm. Der Stehkessel erhielt in den bruchgefährdeten Zonen bewegliche Stehbolzen. Ab 41 003 waren die Lokomotiven mit dem geschweißten Tender 2'2' T 34 gekuppelt. Die Baumusterlokomotiven hatten noch den genieteten Tender 2'2' T 32 erhalten.
Geplant war der Bau von insgesamt 436 Lokomotiven. Die schon an die Firmen Schichau (41 367 bis 41 390) und Schwartzkopff (41 391 bis 41 436) vergebenen Baulose wurden kriegsbedingt 1941 storniert.

Betriebliche Bewährung

Die Baureihe 41 ist eine der glücklichsten Konstruktionen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewesen. Die Harmonie des schlanken 03-Kessels mit dem ausgewogenen Laufwerk, die großen Windleitbleche und die Kopplung mit dem großen 34er Tender boten das Bild einer kraftvollen und eleganten Lokomotive.
Als schnellfahrende Güterzuglokomotive konzipiert, war sie zu einer echten Universallokomotive geraten, die nicht nur im Güterzugdienst, sondern auch im Personenzug- und Schnellzugdienst einsetzbar war. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug zwar 90 km/h, doch hatte bereits das Lokomotiv-Versuchsamt Grunewald festgestellt, daß die Maschine problemlos auch über 100 km/h gefahren werden konnte.
Auch die Deutsche Reichsbahn setzte die 41er Anfang der 70er Jahre noch im Schnell- und Eilzugdienst von Saalfeld nach Leipzig ein. Und selbst 1980 war sie wieder vor

Bild 1 Die Baumusterlokomotive 41 002 auf dem Werkhof bei Schwartzkopff in Wildau.

Foto: Werkfoto Schwartzkopff

Schnellzügen des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der Strecke Oebisfelde—Magdeburg zu finden.
Die Baureihe 41 geriet jedoch schon kurze Zeit nach ihrer Indienststellung zum Sorgenkind der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Ein Bericht des RZA Berlin vom 2. Oktober 1941 nennt bereits 47 Lokomotiven mit schadhaften Kesseln. Der Kesselbaustahl St 47 K neigte vor allem im Bereich des Stehkessels zur Rißbildung. Die gleichen Erscheinungen stellte man auch bei Kesseln der Baureihen 03^{10}, 45 und 50 fest. Eine zweite Liste des RZA vom 29. Januar 1943 nennt 27 Lokomotiven der Baureihe 41, die mit Kesselschäden außerplanmäßig den Ausbesserungswerken zugeführt werden mußten. Zwei Lokomotiven der Baureihe 50 aus einer Lieferung von Krauss-Maffei mit St 47 K-Kesseln waren schon zerknallt.
Mit einer Verfügung vom 21. August 1941 wies das RZA an, bei der nächstfälligen Fristuntersuchung den Kesseldruck aller 20 bar-Kessel auf 16 bar zu reduzieren. Überdies wurden bei der Deutschen Werft in Hamburg und bei Krauss-Maffei Ersatzkessel aus St 34 in Auftrag gegeben, die 1943 und 1944 zur Auslieferung kamen. Die Reduzierung des Kesseldruckes und die bessere Beherrschung der Schweißtechnik machten es möglich, die St 47 K-Kessel bis zur zweiten Hälfte der 50er Jahre betriebsfähig zu halten.
Das Leistungsprogramm mußte nach der Herabsetzung des Kesseldruckes ebenfalls reduziert werden. Es sah die Beförderung von Güterzügen mit 65 km/h und 620 t Masse auf

Bild 2 1971 hatte auch Erfurt noch Lokomotiven der Baureihe 41, zum Beispiel die 41 1066. Das im Maschinendienst ergraute Personal kannte nicht nur neue Einheitslokomotiven, sondern auch die alten „Preußen" aus eigener Anschauung.

Foto: M. Weisbrod (1971)

Steigungen von 3 ‰ vor. Auf Steigungen von 6 ‰ wurden Züge von 540 t Masse mit 55 km/h gefördert. Im Personenzugdienst beförderte die BR 41 auf Steigungen von 3 ‰ 310 t Zugmasse mit 90 km/h, auf Steigungen von 6 ‰ 305 t Zugmasse noch mit 75 km/h.

Nachkriegseinsatz bei der Deutschen Reichsbahn

Von den 366 gebauten Lokomotiven verblieben nach 1945 220 Stück bei der Deutschen Bundesbahn, 124 bei der Deutschen Reichsbahn, 9 bei der PKP (wobei die Angaben nicht zuverlässig sind) und eine bei der ČSD. Die DR gab 1946 aus ihrem Bestand die 41 076 an die PKP und die 41 034 und 41 082 an die SŽD ab. Der Nachkriegsverbleib von 12 Maschinen ist nicht mehr nachweisbar.

Der Zerknall des St 47 K-Kessels der 03 1046 im Jahre 1958 setzte bei der Deutschen Reichsbahn Signale. Da der in Vorbereitung befindliche Reko-Kessel mit Verbrennungskammer noch nicht zur Verfügung stand, wurden 21 Lokomotiven der Baureihe 41, deren Kessel besonders gefährdet waren, mit Nachbaukesseln ausgerüstet, die der VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht" Magdeburg lieferte. Dieser Nachbaukessel entsprach konstruktiv der Ursprungsausführung, bestand aber aus St 34, war vollständig geschweißt und besaß keinen Speisedom mehr. 20 dieser neubekesselten Maschinen behielten den Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr, die 41 288 bekam eine Mischvorwärmanlage Bauart IfS/DR. Die Maschinen mit Nachbaukesseln waren äußerlich an den zwei Kesselaufbauten (Dampfdom und Sandkasten) und an den vier in einer Reihe liegenden Waschluken am Hinterkessel erkennbar.

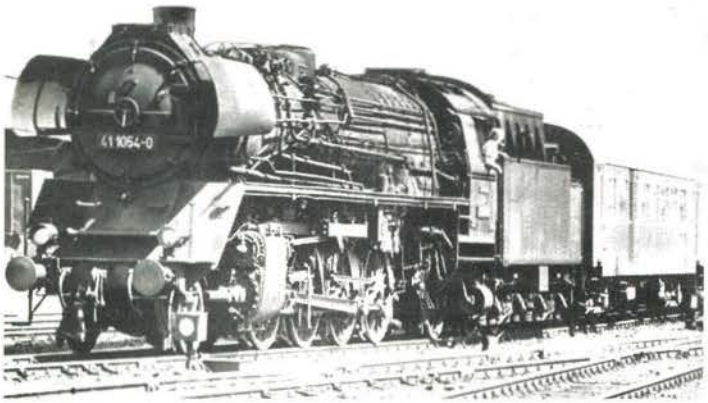


Bild 3 Wenn es nicht die Steuerung verriete, könnte man schreiben: Die 41 1054 vom Bw Saalfeld fährt in Leipzig ein. Doch hier drückte sie ihren Zug selbst in die Gruppe.

Foto: M. Weisbrod (1973)

80 Lokomotiven erhielten den Neubau-Kessel (Reko-Kessel), der u. a. auch für die Baureihe 03^{10} Verwendung fand. Dieser Kessel war vollständig geschweißt, besaß eine Verbrennungskammer und ebenfalls nur zwei Aufbauten (Dampfdom und Sandkasten). Die Hinterkessel hatten jeweils sieben Waschluken in einer Reihe. Alle 80 Rekolokomotiven erhielten Mischvorwärmeranlagen. Die Rekonstruktion begann 1958 in den Raw Karl-Marx-Stadt und Zwickau.

Fünf Maschinen behielten ihre Altbaukessel, die aber aus der oben erwähnten Nachbauserie der Deutschen Werft bzw. von Krauss-Maffei stammten. Diese Maschinen bekamen ebenfalls Mischvorwärmeranlagen, so daß die DR über vier Varianten der BR 41 verfügte:

1. Altbaukessel (3 Aufbauten) mit MV-Anlage
2. Geschweißte Ersatzkessel (2 Aufbauten) mit OV-Anlage
3. Geschweißte Ersatzkessel (2 Aufbauten) mit MV-Anlage
4. Reko-Kessel (2 Aufbauten) mit Verbrennungskammer und MV-Anlage.

Die Baureihe 41 ist auch nach der Rekonstruktion das geblieben, als was sie konzipiert war: die vielseitigste Lokomotive im Triebfahrzeugpark der Reichsbahn. Der Reko-Kessel, zwar auch nur mit 16 bar betrieben, machte durch seine bessere Dampfleistung manches wieder wett, was durch die Kesseldruckreduzierung an Leistung verlorengegangen war. Auf die Ausrüstung mit neuen Zylindern hatte man aus Kostengründen verzichtet. Ersatzbeschaffungen erfolgten in Schweißausführung. Alle Maschinen erhielten aber Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Trofimoff mit besseren Leerlaufeigenschaften.

Im Thüringer Raum setzten die Bw Meiningen, Erfurt und Saalfeld die BR 41 im Schnellzug-, Personenzug- und Güterzugdienst ein. Oebisfelder Maschinen förderten Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs von und nach der BRD zwischen Magdeburg und Oebisfelde. Die Bw Stendal, Neubrandenburg und Stralsund setzten Maschinen der BR 41 in allen Zugarten vom Eilgüter- bis zum Personenzug ein. In der Mitte der 70er Jahre wurde die Baureihe 41 allmählich entbehrlich. Die Saalfelder Leistungen nach Leipzig übernahm die Baureihe 01^5, die Oebisfelder Leistungen waren schon Anfang der 70er Jahre von der BR 03 gefahren worden. In den Dienstplänen anderer Bw wurde die BR 41 von den Diesellokomotiven der Baureihen 110 und 118 verdrängt, die durch Neuanlieferungen sowjetischer Großdiesellokomotiven der Baureihen 130 bis 132 frei geworden waren. So standen immer mehr dieser Maschinen auf dem „Rand" und harrten ihres Schicksals.

Neuauflage 1979/1980

Die angespannte Situation bei flüssigen Treibstoffen und Heizöl veranlaßte die HvM der DR, die Reaktivierung einiger Maschinen der Baureihe 41 zu verfügen. Das Raw „Helmut Scholz" Meiningen erhielt 1979 den Auftrag, zunächst die am besten erhaltenen Maschinen der Baureihe 41 wieder aufzuarbeiten. So verließen 1979 folgende Maschinen nach der Schadgruppe L 5 das Raw Meiningen und wurden dem Bw Oebisfelde zugewiesen:

41 118	Juni 1979	41 1303	Juli 1979
41 1132	Juli 1979	41 1025	August 1979
41 1159	Juli 1979	(7Lokomotiven)	

Im Jahre 1980 wurden folgende Maschinen aufgearbeitet (in Klammern die entsprechende Schadgruppe):

41 1273 (L 6)	April 1980	41 1180 (L 7)	August 1980
41 1185 (L 7/K 6)	Mai 1980	41 1055 (L 7)	September 1980
		41 1148 (L 7)	Oktober 1980
41 1144 (L 7,	Juni 1980	41 1231 (L 7)	November 1980
41 1137 (L 7)	Juli 1980		
41 1225 (L 7)	August 1980		

Auch diese Maschinen wurden dem Bw Oebisfelde zugewiesen, damit die TEEM-Züge, normale Güter- und Personenzüge, aber auch Schnellzüge des grenzüberschreitenden Verkehrs bespannt. Da allein 1980 acht Lokomotiven eine Hauptuntersuchung (L 7) erhielten, ist zumindest theoretisch ihre Einsatzmöglichkeit in den nächsten Jahren gesichert.

Manfred Weisbrod

Literatur

/1/ Weisbrod, Müller, Petznick, Dampflok-Archiv 2 (Baureihen 41—59). Berlin 1978

/2/ P. Konzelmann, Die Baureihe 41. Wuppertal 1975

/3/ Niederschriften über die 24. u. 25. Beratung des Ausschusses für Lokomotiven. Berlin 1934