

6
83

transpress

modell eisenbahner

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

Anlage der
AG Meißen



**Dampftraktion
in Nordungarn**

Bei den Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) wird zur Zeit mit beachtlichem Tempo die Traktionsumstellung vollzogen. Moderne Großdiesellokomotiven haben auf den meisten Hauptstrecken — sofern sie noch nicht elektrifiziert worden sind — die Dampflokomotiven abgelöst.

Auf den Nebenstrecken verkehren heute überwiegend Dieseltriebwagen oder leichte Zügeinheiten mit Diesellokomotiven. Ausnahmen bilden einige Strecken im Norden und Westen Ungarns, auf denen sich bis heute der Dampflokomotivbetrieb fast unverändert erhalten hat.

Dazu gehört auch die Nebenbahn von Szerencs nach Hidasnemeti. Hier hat der Eisenbahnfreund besonders in Abanzsanto die Möglichkeit, Dampfloks auf den Film zu bannen. Und das Stationspersonal ist gern bereit, sich mit dem Zugpersonal zum Gruppenfoto vor der Lok aufzustellen — wie zu alten Dampflokezeiten.

1 Abfahrtsbereiter Personenzug in Szerencs nach Sateraljankhely mit der Lok 424.027. Obwohl Szerencs an der elektrifizierten Hauptstrecke Budapest—Miskolc liegt, werden u. a. von hier aus noch einige Züge mit Dampfloks bespannt.

Diese Maschinen sind aber nur abschnittsweise im Nahbereich eingesetzt und befahren nicht mehr die gesamte Strecke. Das Zeitalter der Dampfloks wird auch hier bald beendet sein.

2 Am Rande des Zempleni-Gebirges fährt ein Personenzug mit der Tenderlok 375.670 in Richtung Szerencs, wo diese Nebenbahn an der Hauptstrecke Budapest—Miskolc endet.

3 Die Lok 375.670 beim Wassernehmen auf dem Bahnhof Abanzsanto. Dieser Bahnhof liegt an der Nebenbahn Szerencs—Hidasnemeti. Auf dieser Strecke werden Durchgangsgüterzüge bis Tallya bereits mit Diesellokomotiven befördert. Lediglich vor Personen- und Nahgüterzügen sind noch Dampflokomotiven anzutreffen.

4 Ebenfalls in Abanzsanto entstand diese Aufnahme mit dem aus Richtung Hidasnemeti eingefahrenen Zug. Auch die Lok 375.660 wird hier Wasser aufnehmen.



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen DMV teilt mit Anzeigen	3 34 35
literatur	Rezension	36

eisenbahn

aktuell	Traditionspflege	2
mosaik	Görlitzer Schlafwagen einst und jetzt Hobby-Kleinbahn in Zepernick	4 6
kurzmeldungen	DDR und Ausland	11
historie	Die Südharz-Eisenbahn	12
international	Lokomotivdenkmäler in der ČSSR	16

Titelbild

Diese interessante Aufnahme entstand auf der Gemeinschaftsanlage der AG 3/4 Meißen, die wir auf den Seiten 26 bis 29 dieses Heftes vorstellen. Aufgrund der komplizierten Sichtverhältnisse aus dem Tunnel unter der Fachwerkbrücke wurde das Blocksignal an einem langen Ausleger befestigt.

Foto: P. Dargel, Berlin

modellbahn

tips	Bauanleitung Mellendorf—Röhrsdorf Unterflurantrieb bei H0-Modellweichen PIKO-Tender 2'2'T 34 Straßenfahrzeuge	18 22 25 36
anlage	Meißener Gemeinschaftsanlage	26
mosaik	Das gute Beispiel	30

Redaktion

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

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

**Redaktionsbeirat**

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
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

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

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

Redaktionsschluß: 13. 5. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 6. 1983
Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

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



Traditionspflege zur Freude aller

Im Heft 4/1983 veröffentlichten wir eine neue und erweiterte Liste über die Historischen Triebfahrzeuge, die zwischen dem Verkehrsmuseum Dresden und der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vereinbart worden sind. Viele Leser haben die schnelle Veröffentlichung dieser Übersicht sehr begrüßt. Gleichzeitig wird jedoch auch gefragt, wo denn dieses oder jenes Triebfahrzeug aus der alten Liste geblieben ist? Darauf kommen wir später zurück. Wie bereits angedeutet, werden auch noch die Verzeichnisse der Historischen Reise- und Güterwagen sowie der Straßenbahnfahrzeuge veröffentlicht. Damit haben dann die Freunde der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs eine aktuelle und komplette Information über das, was auf diesem speziellen und gefragten Gebiet in unserer Republik an Sachzeugen für museale Zwecke und für die Traditionspflege aufbewahrt wird. Nicht nur zur Freude der jetzigen, sondern auch kommender Generationen. Natürlich — das wird jeder Leser verstehen — tun wir das nicht schlechthin um der Information willen, sondern weil sich damit auch dankenswerte und gesellschaftspolitisch wichtige Aufgaben für unsere Bezirksvorstände und Arbeitsgemeinschaften verbinden. Seit seiner Gründung hat sich unser Verband der Traditionspflege gewidmet. Seit über 20 Jahren sind dabei beachtliche Ergebnisse erzielt worden. Es gibt hervorragende Beispiele dafür, mit welchem Engagement und kaum vorstellbarer Ausdauer Freunde von Arbeitsgemeinschaften dabei sind, Lokomotiven, Wagen, Straßenbahnen u. a. zu erhalten bzw. wieder in ihren Urzustand zu versetzen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Liste dieser Initiativen ist lang und würde in diesem Beitrag nicht untergebracht werden können. Denken wir nur z. B. an die AG Zwickau, die für den Traditionszug der DR verantwortlich zeichnet und ohne dem kaum noch ein DEFA-Film

mit historischem Einschlag gedreht werden könnte. Denken wir an die Berliner, Leipziger und andere Nahverkehrsfreunde, die mit kaum zu glaubendem Enthusiasmus Straßenbahnfahrzeuge von einst wieder herrichteten und zum Fahren brachten. Denken wir an die Freunde aus Rittersgrün, die den Museums-Schmalspurbahnhof Oberittersgrün mit 24 Wagen und einer Lokomotive schufen, zur Freude für jung und alt. Und denken wir nicht zuletzt an den Traditionsbetrieb im Kirnitzschal, auf der Strecke Radebeul Ost—Radeburg, zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West und auf der Harzquerbahn, wo viele Urlauber und Touristen Entspannung suchen und auch finden. Das neue Verzeichnis enthält 40 Dampflokomotiven, davon 20 museumsgerecht hergerichtete und 20 betriebsfähig aufgearbeitete Maschinen, 9 elektrische- und 3 Diesellokomotiven sowie 8 Triebwagen. Das sind insgesamt 60 Triebfahrzeuge! Berücksichtigt sind dabei auch die als Exponate im Verkehrsmuseum Dresden aufgestellten Loks. Jeder begreift, daß dies eine sehr großzügige Regelung ist und damit der Museums- und Traditionspflege die Tore maximal geöffnet wurden. Und auch dies muß gesagt werden: Weitere Wünsche bzw. Anträge können zunächst nicht berücksichtigt werden, sind ökonomisch nicht vertretbar.

Auf dem 5. Verbandstag des DMV der DDR im November des vergangenen Jahres sind die Aktivitäten der Bezirksvorstände und Arbeitsgemeinschaften bei der Traditionspflege gewürdigt und die besten Beispiele und Erfahrungen verallgemeinert worden. Es wurde darauf orientiert, noch mehr Patenschaftsverträge mit dem Verkehrsmuseum und den zuständigen Dienststellen der Eisenbahn zur Pflege unserer musealen Triebfahrzeuge abzuschließen, so wie das z. B. in Zwickau und Suhl — darüber haben wir berichtet — der Fall ist. Nunmehr hat dies — da ja der Bestand an Historischen Triebfahrzeugen beträchtlich erweitert wurde — einen noch höheren Stellenwert. Die Betreuung der Museumslokomotiven, insbesondere auch der betriebsfähigen, sollte vorrangig Arbeitsgemeinschaften bzw. Interessengruppen des DMV übertragen werden. Hier bietet sich den Kommissionen Freunde der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs ein breites Betätigungsfeld. Es wäre eine gute Sache, wenn im Karl-Marx-Jahr und in Vorbereitung des 150. Jahrestages der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie auf deutschem Boden für

weitere Objekte Freunde des Verbandes gewonnen würden und Patenschaftsverträge zustande kämen. Wir sind sicher, daß nun auch von den betreffenden Dienststellen der DR die Traditionspflege, die ja mitunter lediglich als Hobbysache „seltsamer Leute“ betrachtet wurde, nach besten Kräften unterstützt wird. Denn Millionen Menschen haben mit diesen Sachzeugen gelebt und gearbeitet, und sie haben Anspruch darauf, daß diese als technische Denkmale erhalten bleiben.

Es ist erfreulich, daß sich bei uns immer mehr Freunde in ihrer Freizeit mit der Traditionspflege befassen. Ihnen gebührt Respekt und Anerkennung. Mit Interesse und Genugtuung haben wir auch in Tageszeitungen gelesen, im Rundfunk gehört und durch das Fernsehen erfahren, wie aus unserem Verkehrswesen über diese Freizeitbeschäftigung berichtet und Stück für Stück Betriebsgeschichte wieder lebendig wird.

Was wir hier für die Triebfahrzeuge sagen, gilt gleichermaßen für die Reise- und Güterwagen, für die Straßenbahnen, für Bahnhöfe, die unter Denkmalschutz stehen bzw. stehen sollten und für viele andere Dinge, die uns bisher alltägliche Gewohnheit waren und an die wir uns auch später gern erinnern wollen.

Wie bereits gesagt: Das veröffentlichte Verzeichnis der Historischen Triebfahrzeuge — und das wird auch bei den Eisenbahnwagen und Straßenbahnen nicht anders sein — hat ein gutes Echo gefunden. — Übrigens haben sich auch Magazine im westlichen Ausland beeilt, es abzudrucken. — Einige Triebfahrzeuge, die zuvor zum Museumsbestand gehörten, konnten nicht mehr berücksichtigt werden. Einerseits ist das auf den schlechten Zustand verschiedener Loks zurückzuführen, die einfach nicht mehr zu erhalten sind. Andererseits sollen vorwiegend die Fahrzeuge erhalten bleiben, die auf dem heutigen Territorium der DDR über Jahrzehnte das Bild prägten. Zugunsten dieser Triebfahrzeuge (z. B. 03 1010, 52 6666 und 65 1049) waren Veränderungen unumgänglich. Wenn auch das eine oder andere Triebfahrzeug, das einzelnen Eisenbahnfreunden besonders ans Herz gewachsen und jetzt nicht mehr dabei ist, darf nicht übersehen werden, daß es außergewöhnlich ist, so viele Lokomotiven und Triebwagen aufzubewahren. Und diese müssen repariert und gewartet werden. Dafür ist unser Staat, wie das neue Verzeichnis beweist, sehr aufgeschlossen.

R. H.

Leser meinen...

Leserforum in Radebeul

„Unsere Zeitschrift hat seit dem Heft 7/1982 einen wesentlichen Sprung nach vorn gemacht. Sie ist attraktiver, unterhaltender und aktueller geworden“. Dies war der Grundtenor einer lebhaften Aussprache mit 96 Freunden der ZAG Dresden während eines Leserforums. Noch mehr für den Selbstbau, also Bauleitungen, Umbauten, Frisuren, Tips usw., mehr Informationen aus der Modellbahn-Industrie bringen, das stand immer wieder im Mittelpunkt des fast dreistündigen Gesprächs. Interessant auch die Meinungen über Beiträge zur Modellbahn-Elektronik. Dieses spezielle Problem möchten wir gern mit Freunden, die sich damit intensiv beschäftigen, beraten. Die Redaktion bittet deshalb, auf einer Postkarte den Wunsch zur Teilnahme an einem solchen Forum zu äußern. Dafür würden wir dann eine zentral gelegene Stadt wählen, damit die An- und Abreise nicht allzuviel Zeit beansprucht.

me

Noch einmal:

„Adler“ oder „Der Adler“?

„Im Heft 12/82 warf Erich Preuß die interessante Frage auf, ob ‚Adler‘ oder ‚Der Adler‘ der richtige Name der ersten Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn gewesen sei. Nach dem Studium der uns zugänglichen Literatur können auch wir dies nicht absolut klären. Jedoch soll das von Erich Preuß Gesagte mit folgendem Zitat aus dem hervorragenden Werk von Helmholtz und Staby ‚Die Entwicklung der Lokomotive‘ unterstützt werden: „... Den Zug beförderte die ... Lokomotive Adler, ...“ Sehr breiter Raum wurde in diesem Werk dem ‚Adler‘ eingeräumt, ohne den Artikel ‚Der‘ auch nur einmal zu erwähnen.“

Köhler, Rathenow und
W. List, Stendal

„Es können für das Zustandekommen der verschiedenen Bezeichnungen zwei Ursachen maßgebend gewesen sein: zu berücksichtigen ist zunächst, daß die Lok in England gebaut wurde. In der englischen Spra-

che ist es üblich, daß der bestimmte Artikel ‚the‘ zuweilen als erstes Wort vor dem Eigennamen erscheint, z. B. ‚The Queen’s College‘ (Oxford). Der englische Name der Maschine dürfte ‚The Eagle‘ gelautet haben, woraus die Übersetzungen ‚Adler‘ und ‚Der Adler‘ entstanden sein können. Eine zweite Ursache dürfte in dem sehr großzügigen Umgang mit Eigennamen durch unsere Vorfahren zu suchen sein. Beispielsweise ist in alten – und sogar amtlichen – Unterlagen die Schreibweise ‚Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft‘ hinsichtlich der Bindestriche recht unterschiedlich. Und ein letzter Gedanke dazu: Zuweilen mag selbst in historischen Quellen der Druckfehler schon seine Hand im Spiel gehabt haben und uns damit noch heute Kopfzerbrechen bereiten.“

Dr. H.-J. Pohl, Berlin

Leser schreiben...

Die andere Hälfte steht im Bahnhof Schwarze Pumpe...

„Im Heft 2/83 machte Hans-Joachim Weise auf der Seite 16 einige Ergänzungen zum Beitrag von Rolf Küpper über die Oberweißbacher Bergbahn (siehe Heft 12/82). Beiden Autoren sind jedoch keine Angaben über den Verbleib der anderen Hälfte des ehemaligen VT 715/716 bekannt. Deshalb möchte ich mit wenigen Zeilen etwas zur Klärung beitragen. Der Benzoltriebwagen VT 715/716 war nach Kriegsende auf dem Gebiet der heutigen DDR verblieben. In den Jahren 1960/61 baute ihn das Raw Dessau zu einem Doppelbeiwagen um. Mit seiner Nummer VB 140 604/605 kam er zum Bw Naumburg (Saale), 1962 dann zum Bw Nordhausen. Auf der ehemaligen Kleinbahnstrecke Greußen—Ebeleben (damals KBS 186e) war dieser Doppel-VB ab 1966 längere Zeit mit einer V36 als Zuglok zu sehen. Mit den 1970 erhaltenen EDV-Nummern 190 854-0 und 190 855-7 war er von 1973 bis 1974 dem Bw Jerichow zugeteilt, ehe dann die Übernahme durch das Bw Saalfeld erfolgte. Der Doppel-VB kam dann zwischen Orlamünde und

Pößneck und Bf zum Einsatz, wahrscheinlich anlässlich einer Sonderfahrt im Juni 1977. Zu hohen Ehren kamen beide Fahrzeuge nochmals am 22. April 1979 anlässlich einer Sonderfahrt des DMV im Raum Saalfeld bzw. Sonneberg. Später waren beide Wagen auf dem Zuführungsgleis in Obstfelderschmiede zu sehen. Fest steht jetzt, daß es sich bei dem in Lichtenhain abgestellten Wagen um den 190 855-7 handelt, während der 190 854-0 heute im Bahnhof Schwarze Pumpe als Bahnhofswagen genutzt wird.“

J. Steckel, Berlin

Leser antworten...

522351 ist verschrottet

Ludwig Forberger aus Dresden wollte Näheres über die Lok 52 2351 wissen (siehe Heft 2/83, S. 3). Dazu teilte uns Uwe Haas aus Dresden folgendes mit:

„Die Lok wurde mit der Fabrik-Nr. 27519 von Henschel in Kassel hergestellt, am 17. Juni 1943 an die DR ausgeliefert, und einen Tag später erfolgte die Abnahme. Beheimatet war die Maschine in den Bahnbetriebswerken Berlin-Schöne-weide, Frankfurt (Oder), Luther-

stadt Wittenberg, Altenburg, Leipzig Süd, Leipzig-Engelsdorf, Riesa und zuletzt Dresden. Die letzte Eintragung im Betriebsbuch wurde am 18. November 1975 vorgenommen, so daß die Lok wahrscheinlich Anfang 1976 zerlegt worden ist.“

Leser fragen...

Solibasar auf dem Berliner Alexanderplatz

Winfried Reibelt aus Schwerin möchte wissen, ob es auch in diesem Jahr wieder den traditionellen Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten geben wird.

Selbstverständlich. Der diesjährige Solibasar findet am 26. August 1983 statt. Und natürlich wird der transpress-Verlag wiederum in seinem Stand interessante Bücher, Poster, Zeitschriften und vieles andere mehr anbieten. Übrigens: Auch Sie können dazu beitragen, daß das Angebot noch vielfältiger wird. Sollten Sie noch Literatur oder sogar Modelle besitzen, die nicht mehr benötigt werden und einem guten Zweck dienen sollen, dann schicken Sie dieses Material einfach an unsere Redaktion.

me

Traditionsbahn Erfurt Hbf—Erfurt West

Die Züge verkehren noch am 25. u. 26. Juni, am 16. u. 17. Juli, am 6., 7., 27. u. 28. August, am 10., 11., 24. u. 25. September 1983. Im Einsatz ist die Lok 94 1292. Fahrzeiten: Hbf ab 8.57 Uhr, W. an 11.00 Uhr, ab 11.45 Uhr, Hbf an 12.30 Uhr (Fahrt 1); Hbf ab 14.24 Uhr, W. an 15.01 Uhr, ab 17.02 Uhr, Hbf an 17.37 Uhr (Fahrt 2). Bei Fahrt 1 Fotohalte mit Scheinfahrten. Fahrpreis: Erwachsene 3 M, Kinder 1,50 M (Hin- u. Rückfahrt). Fahrkartenbestellung (nur Postanweisung, Fahrtag u. Fahrtnr. angeben) an DMV Erfurt, 5010 Erfurt, PSF 725.

Und so war es einmal!

Oberbahnhofsvorsteher

Aufenthaltsraum
für Hilfsweichensteller

Eingesandt von Wilfried Rettig, Görlitz

Dipl.-Ing. Wolfgang Theurich, Görlitz

Görlitzer Schlafwagen — einst und jetzt

Seit mehr als 100 Jahren verkehren in Europa Schlafwagen. In dieser Zeit entwickelten sie sich zu Fahrzeugen, die höchsten Ansprüchen der Reisenden gerecht werden. Ob auf den Bahnhöfen vieler Hauptstädte Europas oder auf unseren Modellbahnanlagen, man findet die Görlitzer Schlafwagen überall. Sei es in Rot, Blau und Orange, sie heben sich in den Zugverbänden stets ab. Zu ihnen gehört u. a. der neue „Görlitzer“, ein Schlafwagen von 26,4 m Länge.

1892 kam der Stein ins Rollen

Schlafwagen werden in Görlitz seit mehr als 90 Jahren gebaut. So lieferte 1892 die „Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz“ die ersten Schlafwagen an die Preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung (PStEV). Mit einer Länge von 14,75 m verfügten sie in der 1. Klasse über vier Halbabteile mit je zwei und in der 2. Klasse über drei Vollabteile mit je vier Plätzen. Alle 20 Sitzplätze konnten in entsprechende Schlafplätze umgewandelt werden. Dieser Schlafwagentyp hatte zwei Nachteile: Die geringe Anzahl von Waschgelegenheiten und die Unterbringung mehrerer Reisender in einem Abteil der 2. Klasse. Mit der Fertigung weiterer Schlafwagen für die PStEV im Jahre 1897 wurden diese Unzulänglichkeiten beseitigt. In dem nunmehr 18,14 m langen Wagen waren 10 Halbabteile mit je einer Waschgelegenheit, zwei Aborte mit Waschtischen und ein Dienstabteil vorhanden. Eine Verbindungstür zwischen je zwei Halbabteilen gestattete die einzelne oder paarweise Benutzung dieser Anlagen (1).

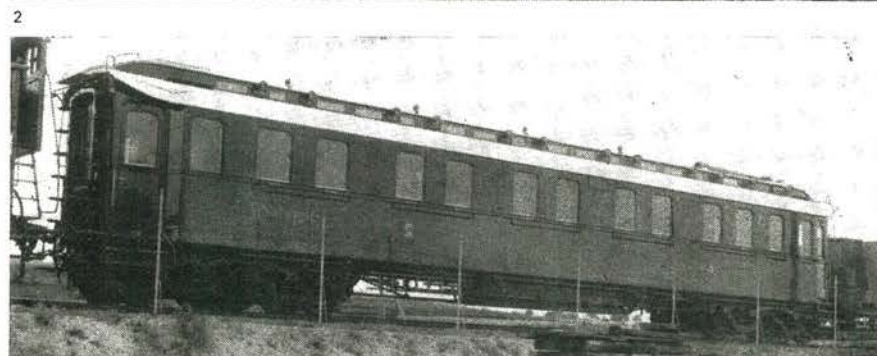
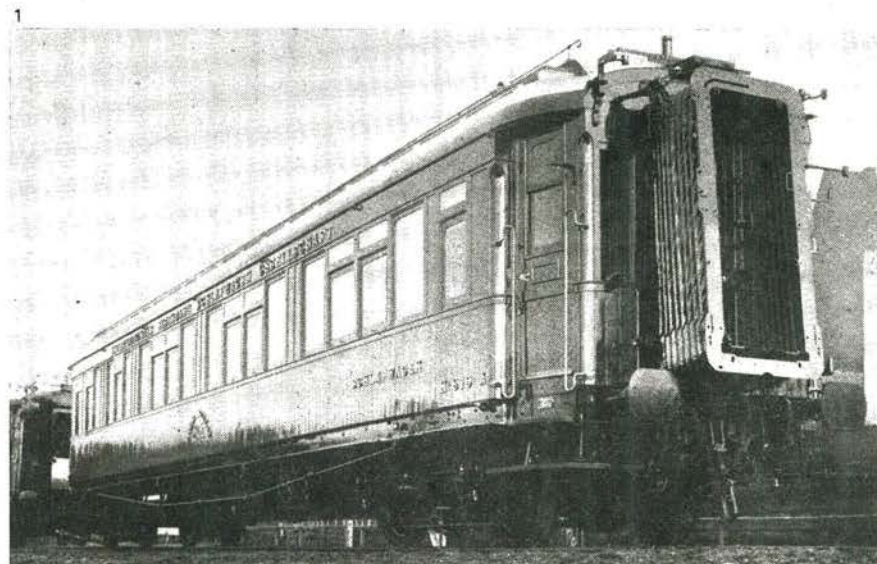
Die Entwicklung und der Bau von Schlafwagen in Europa ist mit dem Namen des belgischen Ingenieurs Georg Nagelmackers eng verbunden. Er gründete bereits 1876 die „Compagnie Internationale des Wagon Lits“ (CIWL). Waren es zunächst Schlafwagen, die von der Internationalen

Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft in Europa eingesetzt wurden, kamen bald Speise- und Gepäckwagen hinzu. Damit begann 1882 der Einsatz europäischer Expreszüge. Der wohl bekannteste war der „Orient-Express“. Er befuhr die Strecke Paris—Konstantinopel. Damit hatte die CIWL in Europa eine Monopolstellung eingenommen (2).

Verschiedene Waggonbaubetriebe Europas wurden von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft beauftragt, Wagen herzustellen,

1913 hergestellte sechssachsige Schlafwagen Nr. 0247 zu sehen.

In den Jahren zwischen dem ersten und zweiten Weltkrieg entstanden in Görlitz Schlafwagen für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die MITROPA und auch für ausländische Bahnverwaltungen. Neben dem Neubau wurden Schlafwagen älterer Baujahre umgebaut. So mußte der 1904 für die PStEV hergestellte Schlafwagen Nr. 0102 im Jahre 1922 zum MITROPA-Schlafwagen umgebaut werden. Er erhielt die Nr. 2065 (Bild 3).



so auch die Görlitzer Waggonfabrik. In den Jahren 1899 und 1912 wurden je eine Serie von Schlafwagen für die CIWL gefertigt. Diese Wagen erhielten die Nummern 615–620; 1912 die Nummern 2180–2185. Bild 1 zeigt den Schlafwagen Nr. 619. Besonders deutlich ist auf diesem Foto die Teakholzverkleidung des Wagenkastens als äußeres Wahrzeichen aller ISG-Wagen bis in die 20er Jahre unseres Jahrhunderts zu erkennen.

In den Jahren ab 1900 wurde die Entwicklung und Produktion von Schlafwagen fortgesetzt. Die Wagenlänge änderte sich auf 19,2 m. Neben vierachsigen wurden sechssachsige Schlafwagen gefertigt. Auf dem Bild 2 ist der

1 Vierachsiger Schlafwagen Nr. 619 der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft, Baujahr 1899.

2 Sechssachsiger Schlafwagen Nr. 0247 der Preußischen Staatseisenbahn, Baujahr 1913.

3 Sechssachsiger Schlafwagen Nr. 2065 der MITROPA Baujahr 1904, Umbau 1922 (Abteil in Tagesstellung).

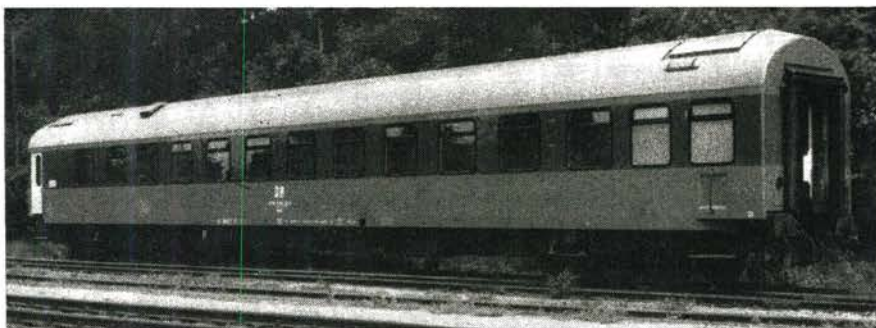
4 Schlafwagen 26,4 m für den internationalen Verkehr Nr. 80201, Baujahr 1979.

Fotos: 1 bis 3 Archiv des VEB Waggonbau Görlitz, 4 VEB Waggonbau Görlitz

3



4



Zu erkennen ist die Schräganordnung der Abteil-Trennwände und der Spiegel- und Waschschrank an der Gangwand. Mit dem Umbau erhielt dieser Wagen den heute noch üblichen bordeauxroten Anstrich, um ein einheitliches äußeres und somit verkehrswerbendes Aussehen zu erreichen. Die Neubau-Schlafwagen der MITROPA wurden in Ganzstahlausführung, anfangs noch genietet, später als Schweißkonstruktion, hergestellt. Die Wagenlänge änderte sich auf 23,5 m. Erhielten die Anfang der 20er Jahre gebauten Schlafwagen noch Drehgestelle amerikanischer Bauart, kamen später ausschließlich verschiedene Drehgestell-Typen der Bauart Görlitz

zum Einbau. Edelhölzer wurden bei der Innenausstattung als Verkleidung verwendet. Die herkömmlichen Kippwaschbecken waren durch Eckwaschbecken aus Keramik ersetzt worden. Durch den längeren Wagenkasten konnten 11 Halbabteile und 22 Schlafplätze eingebaut werden. Der zweite Weltkrieg unterbrach die Schlafwagenproduktion in Görlitz. 1945 hatte der Hitlerfaschismus auch im Waggonbau Görlitz ein trauriges Erbe hinterlassen. Schwer war der Wiederbeginn. Leiterwagen wurden gebaut und Schwadwagen repariert. Neubaugüterwagen folgten. 1948 gelang es mit sowjetischer Hilfe, die ersten Weistrecken-Speise- und Personenwagen für

die UdSSR zu bauen. Langfristige Absatzverträge über die Lieferung derartiger Wagen in großen Stückzahlen schufen die Grundlage für eine stabile Entwicklung des Betriebes. Die ersten Neubauschlafwagen erhielten die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) und die Eisenbahnen der Volksrepublik China (KZD). Die ČSD übernahmen die ersten RIC-Schlafwagen. Der Schlafwagen wurde weiterentwickelt und in zwei Varianten geliefert, einmal nur für die Spurweite 1435 mm und zum anderen – durch die Möglichkeit, Drehgestelle zu wechseln – für zwei Spurweiten, 1435 mm und 1520 mm. 1959 lieferte der Betrieb die erste Serie von RIC-Schlafwagen für die SŽD (3). Weitere umfangreiche Lieferungen erhielten die Bulgarischen Staatsbahnen, Indonesische Eisenbahnen, Irakische Eisenbahnen, Polnische Staatsbahnen, Rumänische Eisenbahnen und Ungarische Staatsbahnen in den zurückliegenden 28 Jahren. Eingeschlossen in diese breite Palette der Kunden ist selbstverständlich auch die Deutsche Reichsbahn. 1962 wurden 25 MITROPA-Schlafwagen, die ersten neuen nach dem zweiten Weltkrieg, gefertigt. Zwei weitere Serien mit insgesamt 40 Stück folgten 1967 und 1978. Mit einem neuentwickelten 26,4 m-Schlafwagen für den internationalen Verkehr und der Fertigung eines Baumusters 1979 war der Start für eine neue Schlafwagengeneration vollzogen (4, 5) (Bild 5). Umfangreiche Typ-Prüfungen und Erprobungen aller Anlagen sowie ein damit verbundener Betriebseinsatz bei der Deutschen Reichsbahn garantieren die volle Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Damit wurden wichtige Voraussetzungen für die Aufnahme der Serienproduktion in diesem Jahr geschaffen.

Quellenverzeichnis

- (1) Neue Schlafwagen der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung
Glassers Annalen für Gewerbe und Bauwesen / Berlin / Nr. 499 vom 1. April 1898, S. 125–127.
- (2) Brandt, W.: Schlaf- und Speisewagen der Eisenbahn
Francksche Verlagshandlung Stuttgart 1968.
- (3) Theurich, W.: 90 Jahre Schlafwagenproduktion in
Görlitz
Eisenbahn-Jahrbuch 1982
Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982,
S. 99–108.
- (4) Heinze, D.; Dolgner, H.; Scholz, H.: Die neueste
Entwicklung aus dem VEB Waggonbau Görlitz – ein
komfortabler Schlafwagen für den internationalen Ver-
kehr
DET – Die Eisenbahntechnik / Berlin / 28 (1980) 3,
S. 92–96
- (5) Heinze, D.; Dolgner, H.; Opel, G.: Bewährung des WL
26,4 m in der Typprüfung
DET – Die Eisenbahntechnik / Berlin / 29 (1981) 3,
S. 101–104

Wolfgang Rexzeh, Berlin

Bahnhof Neu-Wiek – die Hobby-Kleinbahn in Zepernick

Wolfgang Rexzeh, ursprünglich Triebfahrzeugführer bei der Berliner S-Bahn und jetzt im Bw Berlin Ostbahnhof tätig, fährt mit modernen sowjetischen Großdieselloks von Berlin aus in alle Richtungen. Doch auch in seiner Freizeit beschäftigt er sich mit einer richtigen Eisenbahn, die auf seinem Grundstück in Zepernick großes Interesse erweckt. Tages- und Wochenzeitungen, aber auch Zeitschriften berichteten darüber bereits.

In den Fahrdienstvorschriften steht es: Eine Bahnanlage mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen, kann als Bahnhof bezeichnet werden. Damit erfüllt die Betriebsstelle Neu-Wiek der Zepernicker Kleinbahn alle Bedingungen, die für einen Bahnhof erforderlich sind. Von meist jüngeren Spaziergängern werde ich oft gefragt, ob dies der Rest einer von mir aufgekauften ehemaligen Kleinbahn ist. Die Antwort: Nein! Alles, was hier an eisenbahntechnischer Ausstattung aufgebaut ist, wurde herangefahren oder auch herangeschleppt.

Ein Kleinbahnwagen war der Anfang

Im November 1970 wurden meine Frau und ich Nutzer eines Gartengrundstückes, auf dem nur Kartoffeln, Mohrrüben und allerhöchstens Erdbeeren halbwegs reale Chancen zum Überleben haben. Die Idee, einen Kleinbahnwagen als Wochenendunterkunft zu beschaffen, bestand aus zwei Gründen: Einerseits fehlte 1970 das erforderliche Baumaterial, und zum anderen träute ich mir den Bau eines massiven Bungalows nicht zu.

Die Stilllegung der Rügenschon Kleinbahnen auf dem Streckenabschnitt Bergen Ost—Wittower Fähre veranlaßte mich, im November 1970 in der Rbd Greifswald nachzufragen, ob ein Kleinbahnwagen käuflich zu erwerben sei. Das geschah schon fast zu spät, denn die Wagenkästen waren schon verkauft. Die neuen Besitzer nutzen sie

überwiegend als Gartenlauben, Kaminchenställe oder Schuppen. Nur der Personenwagen KABp 971-104 war noch zu haben, da der Interessent sein Kaufrecht nicht wahrgenommen hatte. Nachdem ich das Fahrzeug im stillgelegten Bahnhof Bergen (Rügen) Ost besichtigte, stand fest, es auf einem Stück Gleis im Garten aufzustellen. Doch bevor der Kleinbahnwagen von Bergen abtransportiert werden konnte, mußte ich dort siebenmal anreisen. Einmal war die noch für den Rangierdienst genutzte Köf 6001 defekt, und

1975 von einem Lokführer und mir ausgebaut und als Stückgut versandt, die andere baute 1979 die Bm Bergen aus.

Eisenbahner wurde Transportkunde

Im Februar und März 1971 wurden beide Kleinbahnwagen von Bergen bis Bernau auf regelspurigen Güterwagen transportiert. Erstmals machte ich mit den Entladezeiten und deren Folgeerscheinungen Bekanntschaft, so daß die sofortige Entladung in Bernau abgesichert werden mußte. Dabei half mir der VEB Bau Bernau mit einem Auto-

Lok und Wagen der Zepernicker Kleinbahn

	Lok	Persw.	Gepäckw.	Güterwagen
Bauart/Gattung	Cn2t	KABp	KPwi	Gw
Letzte Bezeichnung bei der DR	99 4503	971-104	975-111	97-42-03
Bezeichnung vor Übernahme durch die DR	08-21	657	902	4338
ursprünglich geliefert an dortige Bezeichnung	O.W.K.	Rü.K.B.	Rü.K.B.	Rü.K.B.
	17	23	1	129
	WITTENBERGE			
Hersteller	Hartmann, Chemnitz	Beuchelt & Co. Grünberg	Görlitz	Beuchelt & Co. Grünberg
Baujahr/FN	1900/2622	1905	1895	1898

Rü.K.B. Rügenschon Kleinbahnen
O.W.K. Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen

vielfach stand kein regelspuriger Güterwagen für die Verladung zur Verfügung. Inzwischen kannten mich viele Kollegen vom Bahnhof Bergen, die für mein Anliegen viel Verständnis hatten. In dieser Zeit konnte ich auch den Gepäckwagen 975-111 erwerben, den ursprünglich die Müllabfuhr in Bergen erhalten sollte. Somit hatte ich einen „ganzen Zug“ mit bedienbarer Gewichtsbremse.

Weiteres kam hinzu

Die Bahnmeisterei Bergen überließ mir eine ziemlich brüchige Hebeldraisine und ein Draisinenwrack, das im DEFA-Film „Heißer Sommer“ zu sehen war. Nun bemühte ich mich um Gleismaterial und zwei Weichen. Den Kauf von Schienen genehmigte die Rbd Greifswald. Für die Abgabe der rückführungspflichtigen Weichen war die Zustimmung des Weichenwerks Brandenburg erforderlich.

Nachdem sämtliche Genehmigungen vorhanden waren, existierten die in Bergen Ost von mir bestellten Weichen nur noch unvollständig. Daraufhin reservierte mir die Bahnmeisterei Bergen (Rügen) zwei Weichen des Bahnhofs Putbus, die bei einer Erneuerung entfernt worden sind. Eine Weiche wurde

drehkran und Traktor. Für den Weitertransport erwies sich ein Tieflader als ungeeignet. Als Alternativlösung mußte der Transport auf einer Schleppachse und mit einem Schleppkran des VEB Autotrans erfolgen (Bild 1).

Auf dem Grundstück in Zepernick setzten wir die Wagen zunächst auf Schwellen ab. Dann entstand ein provisorisches Gleis. Erst später wurden die Fahrzeuge endgültig am vorgesehenen Standpunkt aufgestellt. Noch im Sommer des gleichen Jahres lagen die ersten Meter Gleise des künftigen Bahnhofes Neu-Wiek.

Gleichzeitig begannen die Arbeiten im Innenraum des Personenwagens mit dem Ziel, ihn als Wochenendhäuschen zu nutzen. Die vorhandene und teilweise zerstörte Einrichtung wurde bis auf einen wiederherstellungsfähigen Rest entfernt. 1972 diente dann der „unbespannte Kleinbahnzug“ als Urlaubsdomizil. Die vorhandene Gartenlaube sollte wegen des äußerlich sehr schlechten Zustandes abgerissen werden. Doch dann beschlossen wir, sie als Bahnhofsgebäude herzurichten, und 1973 begannen die ersten Arbeiten. Daß sie bis heute nicht abgeschlossen sind, liegt daran, daß der endgültige Ausbau teilweise als Lokschruppen vor-

gesehen ist und gründlich durchdacht werden muß.

Im Frühjahr 1973 wurde ich einem Dienstplan im Bw Berlin Ostbahnhof zugeteilt, der u. a. eine Leistung nach Wismar hatte. In Glöwen, auf der linken Seite in Richtung Wittenberge, standen auf einer Überführungsrampe u. a. noch einige Lokomotiven der ehemaligen Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen abgestellt. Dazu gehörte auch die 994503, die mir besonders gefiel. War sie doch eine typische dreiaxige Kleinbahnlok. Lange zögerte ich, mich um sie zu bemühen.

Ein Traum ging in Erfüllung

Im August 1973 richtete ich schließlich diesbezügliche Anfragen an die zuständigen Dienststellen der DR. Und da geschah etwas, was ich nie für möglich gehalten hatte: Nach Vorlage der erforderlichen Anträge wurde mir die 994503 verkauft, noch dazu unter besonders günstigen Bedingungen!

Nun begann für mich der Weg zu vielen Institutionen, um für den Loktransport und das Aufstellen die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Neben diesen Problemen, mußte auch die Lok zum Abtransport vorbereitet werden. Zunächst wurden u. a. Schornstein, Sicherheitsventile und Lichtmaschine abgedeckt. Im Sommer 1974 bauten wir die Treibstangen und Bahnräumer ab und befreiten das Regelspurgleis zur Überführungsrampe von einigen inzwischen gewachsenen Kiefern. Nun war es soweit: Die Verladung erfolgte dann am 2. Dezember 1974. Mit einem Flaschenzug zog ich die Lok eine halbe Nacht hindurch ladegerecht auf die Mitte des regelspurigen Flachwagens. Drei Tage später kam die Lok um 7.00 Uhr in Berlin-Buch an. Zum Entladen stellte die Kooperative Abteilung Pflanzenproduktion Berlin-Buch einen Traktor zur Verfügung.

Nun ist der Zug komplett

Heute stellt sich der Hobby-Kleinbahnhof Neu-Wiek so dar: Von der Straße aus blickt man durch das Gartentor auf die Weiche 1 (bis 1975 Weiche 21 in Putbus). Auf dem geraden Strang hinter dieser Weiche steht der Kleinbahnzug am Bahnsteig. Er besteht aus der Lok 994503, dem Gepäckwagen KPwi 975-111 und dem Personenwagen KABp 971-104.

Die wichtigsten Daten über diese Fahrzeuge sind der Tabelle zu entnehmen. Da in mehreren Veröffentlichungen bereits ausführlich auf Lok und Wagen eingegangen worden ist, sei an dieser Stelle auf (1) und (2) verwiesen. Noch

im Jahre 1965 erhielt die 994503 den im Raw DSF Görlitz hergestellten Neubaukessel Nr. 4. und war anschließend fast nur noch der Strecke Glöwen—Havelberg zugeordnet. Auf Grund ihrer geringen Größe und dementsprechend schwachen Leistung diente sie ausschließlich Reservезwecken.

Letztmalig stand die 994503 am 9. September 1969 unter Dampf. Nach Stilllegung der Strecke Glöwen—Havelberg am 26. September 1971 und dem Abbau der Anlagen wurde das Maschinchen auf der Überführungsrampe des Bahnhofs Glöwen zusammen mit den 99557, 99593, 994701 und 994511 abgestellt. Zufällig stand sie ganz vorn auf der Rampe, so daß es mir dadurch überhaupt nur möglich war, sie abzutransportieren!

Die Aufarbeitung der Lok mußte sich auf das Gangbarmachen und Konservieren aller zugänglichen und abbaubaren Teile beschränken. Außerdem sollte das Triebwerk bewegungsfähig bleiben. Das hieß auch, Schieber und Kolben zu kontrollieren und beide durch eine Ölkonservierung vor dem Festsetzen zu bewahren. Sämtliche Armaturen mußten ebenfalls zerlegt werden. Es bewegte sich nichts mehr! Einen Betrieb mit Dampf wird es jedoch nicht mehr geben. Die Finanzierung einer Kesseluntersuchung würde die vorhandenen Möglichkeiten bei weitem übersteigen.

Der Gepäckwagen 975-111 verfügt über einen Zugführer-Arbeitsplatz, den Wagenheizungsofen und die Bremshaspel für die Gewichtsbremse.

Der nun folgende Personenwagen KABp 971-104 verkehrte, den zahlreichen und recht verwitterten Fahrkarten zufolge, die ich in den Fensterklappen fand, zuletzt auf dem Streckenabschnitt Fährhof—Altenkirchen.

Gewichtsbremse voll funktionstüchtig

Der ganze Kleinbahnzug kann von der Lok aus durchgehend mit der Gewichtsbremse gebremst werden, da auch die Lok mit einer Bremsseilhaspel ausgerüstet ist. So gibt es hier die einzige Möglichkeit, die Gewichtsbremse noch betriebsfähig zu sehen. Bei Dunkelheit kann der Kleinbahnzug beleuchtet werden. Die über einen Trafo reduzierte Spannung wird im Gepäckwagen eingespeist.

Folgt man dem abzweigenden Strang der Weiche 1, so werden nach einer Gegenkurve die Weiche 2 und das Bockgleis erreicht. Die Weiche 2 lag als Weiche 28 bis 1979 auf dem Bahnhof Putbus. Der Bock stand in Altefahr als Gleisabschluß am Wasser. Diese

Stücke konnten erst 1982 aufgebaut werden, nachdem 1981 der für das Bockgleis notwendige Damm geschützt worden war. Die Gleisanlage stellt somit eine gestreckte einfache Gleisverbindung dar. Schließlich steht auf dem von der Weiche 2 abzweigenden Gleis der Gw 97-42-03. Ihn konnte ich noch 1972 erwerben.

Spezialfahrzeuge gehören dazu

Neben diesen Fahrzeugen gehören zum Bestand der Hobbykleinbahn auch solche, die wirklich fahren. Da wäre die Hebeldraisine, die mit verschiedenen Teilen der anderen Draisine fahrfähig aufgebaut wurde. Ebenfalls von der Bahnmeisterei Bergen (Rügen) stammt das Schienenmoped, eine Entwicklung von 1959/60. Es sollte der Nachfolger der Motordraisine werden und ist ein KR 50 auf einem leichten Rohrrahmen und mit Blechrädern. Die geringe Motorleistung und die zunehmende Streckenbelegung haben dieses Fahrzeug auch von den Schmalspurstrecken verdrängt. Im März 1976 konnte ich außerdem von der Bm Annaberg-Buchholz eine Motordraisine mit einem einachsigen Hänger erwerben. Nach entsprechenden Reparaturarbeiten lief sie wieder, zur Freude auch der Besucher und besonders der jüngeren Schulkinder, wenn sie im Rahmen eines Schulklassenbesuchs mitfahren konnten. Nachdem 1977/78 der Bahnsteig angeschüttet worden war, konnten auch passende Laternen aufgestellt werden. Die Masten stammten vom Zentralviehhof und die Lampenkörper aus einem Wagenschuppen, dessen Beleuchtung erneuert wurde. Und was ist eine romantische Eisenbahn ohne Lätewerke? Für eine Kleinbahn ein echter Stilbruch! Aber dafür stehen gleich drei zur Ansicht bereit. Das eine, ein Einheitslätewerk, stand viele Jahre im Bereich des Haltepunktes Petershagen. Das zweite, ein Spindellätewerk, verrichtete einst an der alten Rostocker Strecke bei Neustrelitz Dienst, und das dritte holte ich von dem Posten 284 bei Scharpzwow in Mecklenburg mit einem Lkw.

Die neuste Errungenschaft ist eine richtige Bahnhofsuhr mit eigenem mechanischen Werk, die bis September 1980 den Bahnhof Sternfeld (Meckl.) zierte. Im Winter 1978/79 durch Frost und Schnee stark beschädigt, wurde sie mir überlassen. Die Reparatur der beschädigten Zahnräder übernahm ein in seinem Beruf hobbymäßig engagierter Uhrmachermeister. Seit September 1982 zeigt diese Uhr am „Dienstgebäude“ die genaue Zeit an.



Dank an alle, die halfen

Der Leser wird sich vorstellen können, daß Arbeiten von einem solchen Umfang, auch wenn sie über 12 Jahre andauern, nicht allein zu bewältigen sind, auch wenn fast die ganze Freizeit investiert wird. Große Hilfe gaben begeisterte Kollegen der Deutschen Reichsbahn. Die Bahnmeisterei Bergen (Rügen) unterstützte mich bei der Beschaffung der Gleismaterialien und mit den notwendigen Hinweisen zum Gleisbau. Ein fester Kreis von Freunden steht mir seit Jahren bei dem Aufbau der Anlagen und der Aufarbeitung der Fahrzeuge zur Seite. Ihnen und all denen, die mir den Erwerb der Fahrzeuge und Anlagenteile ermöglichten, und jenen, die bei den Transporten halfen, ist es mit zu danken, daß diese Kleinbahn Wirklichkeit werden konnte. Eine Erfahrung soll nicht vorenthalten werden: Niemals können alle Stücke zugleich „wie neu“ aussehen. Die Anstriche sind nach zwei Jahren total verwittert. Darum schwöre ich in letzter Zeit nach jedem neuen Stück, das erworben, restauriert und aufgebaut wurde: „Das ist das letzte“. Aber schon winkt in nicht allzugroßer Entfernung ein kleines Formsignal mit seinen Flügeln. Das wird dann wirklich das letzte sein... vielleicht!

Quellenverzeichnis

- (1) Kieper, Preuß, Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. Berlin 1980, S. 77, 149 bis 160.
- (2) Betriebsbuch der Lok 99 4503
- (3) Signalbuch der K.P.E.V. aus dem Jahre 1907
- (4) Unterlagen aus der Sammlung des Verfassers

