

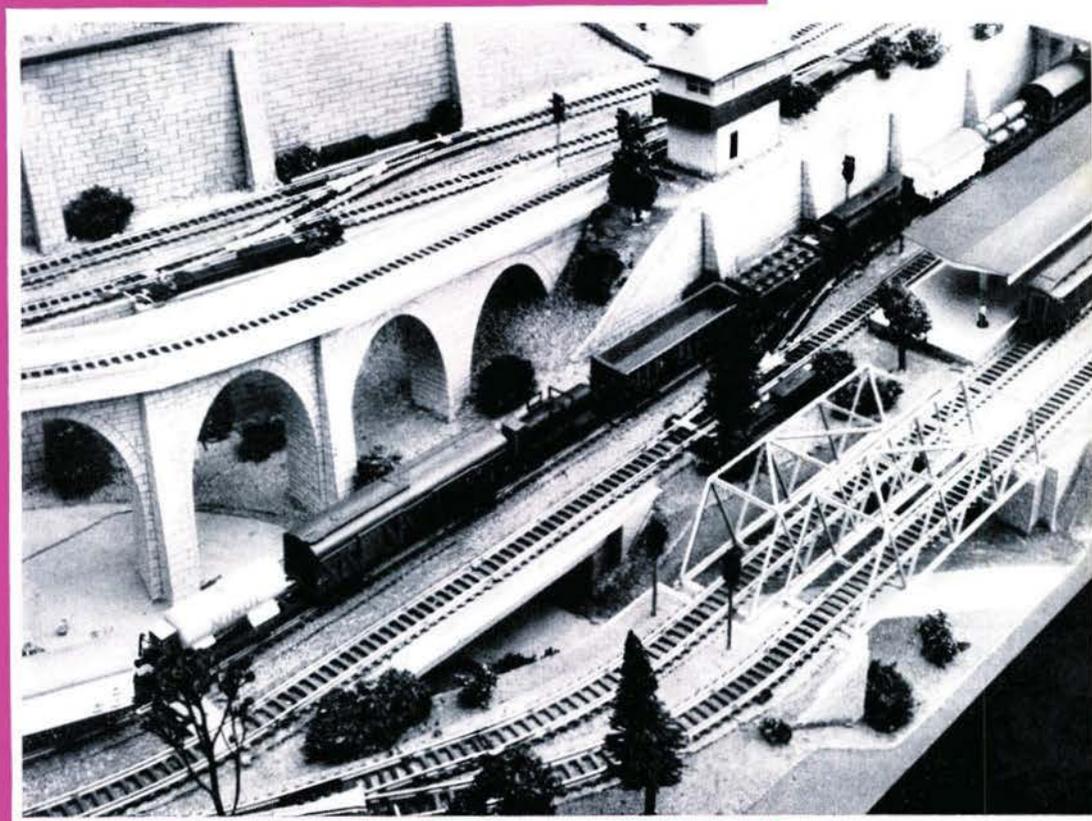
JAHRGANG 14

OKTOBER 1965

10

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



10 OKTOBER 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin – Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Hansotto Voigt, Dresden – Heinz Hoffmann, Zwickau – Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin – Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt – Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.).

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg (Thür.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Erbert Lintz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Aleinige 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: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 141-167, und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. 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

Dipl.-Wirtschaftler W. Hanusch Gleisochtransportwagen – Fahrzeuge zur Mechanisierung der Gleisbau- arbeiten	285
F. Bellin Stille Pauline, lahme Karline und springender Hengst	293
G. und E. Feurereißen Verbesserungsvorschläge für Modell- triebfahrzeuge	291
Wir stellen vor	291
Details liebt Herr Netto	293
Anlage E. Tschiedel	293
Internationale Verkehrsausstellung München 1965	294
Oltm. Ing. G. Kerber Bauanleitung einer Dampflok der Baureihe 5810 ²¹ (ex pr. G 12)	295
Gleisplan des Monats (H0)	306
Dipl.-Ing. R. Zschech Rangierlokomotiven der SBB für mehrere Stromsysteme	307
Anlage W. Schröder	308
K.-M. Beyse Die Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn	309
Wissen Sie schon?	310
„Kurzschritt“ der Eisenbahn – für jeden verständlich	310
Kleinigkeiten vom Vorbild	311
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	312
L. Graupner Dampflok der Baureihe 141 P der Französischen Staatsbahn	313
A. Horn Neue Versuchsdiesellokomotive der SGP	314
Post	315
Mitteilungen des DMV	316
W. Grüber Der Systemwechselbahnhof	317
Buchbesprechung	318
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Adolf Hofman aus Plauen. Die Anlage ist 5400 x 1800 mm groß, auf ihr sind 80 Meter Gleise und 25 Weicheneinheiten verlegt.

Foto: A. Hofman, Plauen/Vogtland

Rücktitelbild

Schnellzug im Saaletal. Die Zuglok ist eine Lokomotive der Baureihe 015 mit Ölhauptfeuerung.

Foto: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

Zweissystem-Eloks der Baureihen
BB 25 100 und BB 25 200
Die Eisenbahn in Äthiopiens Hochland
Die Mühlikreisbahn – eine der steilsten
Adhäsionsbahnen Europas

Bilanz im kleinen wie im großen

Es ist im kleinen wie im großen: Nach einer bestimmten Zeit wird bilanziert und werden neue Pläne geschmiedet. Der Modellbahner sichtet seine Bestände, freut sich über jedes in den letzten Jahren hinzugekommene Stück und überlegt, wie er in nächster Zeit seine Anlage vervollständigt oder erweitert. Er wird sich dabei in seiner Arbeitsgemeinschaft beraten.

Bilanz gezogen wird auch bei den Volkswahlen am 10. Oktober 1965, aber mit viel größerem Stil und mit unvergleichbar größeren Konsequenzen. Wir legen Rechenschaft über die Ergebnisse unseres gemeinsamen Regierens ab, sprechen dabei über die vielen drängenden und noch zu lösenden Probleme und formulieren aus den gewonnenen Erkenntnissen ein demokratisches Programm für die nächsten Jahre. Wir wählen dabei jene Menschen aus, die uns am besten geeignet erscheinen, mit unserem Vertrauen bestellt, Anwälte für die gemeinsame sozialistische Sache zu sein.

Auf der Habenseite stehen bedeutende Erfolge: Dank unserer Mühen waren die vergangenen Jahre vom Frieden bestimmt. Den Kriegsbrandstiftern wurden die Zügel angezogen; der westdeutsche Imperialismus konnte nicht, wie er es gern gewollt hätte, seinen revan-chistischen Zielen näherkommen, weil wir wachsam waren.

Mit Genugtuung stellen wir fest, daß wir unsere persönlichen Ansprüche von Jahr zu Jahr besser befriedigen können.

Neue Werke wuchsen aus dem Boden, z. B. in Schwedt das Erdölverarbeitungswerk und die Papierfabrik; in Ludwigsfelde wurde der VEB IFA Automobilwerke in kürzester Zeit erbaut. Neue Kulturzentren, riesige Gebäudekomplexe entstanden, neue Erholungsgebiete wurden erschlossen. Dabei seien besonders genannt Berlins „Haus des Lehrers“ und das Hotel „Berolina“, Leipzigs Hotels „Stadt Leipzig“ und „Deutschland“, Dresdens Thäl-mannstraße, Neubrandenburgs Kulturzentrum und die unzähligen neuen Wohnungen.

Wenden wir unseren Blick den Verkehrsträgern zu, so bieten sich auch hier die Ergebnisse von vier fruchtbaren Jahren. Der Schritt zur Kybernetik wurde vollzogen, nachdem am 31. Mai 1963 Minister Kramer dem Verkehrswesen ein Rechenzentrum übergab. Die Seeschifffahrt übernahm in dieser Zeit das 100. Schiff. Die Interflug wurde üsenflugfähig. Der Kraftverkehr überflügelte die DR im Gütertransport, und die DR machte in ihrem Betriebsbild die neuen Traktionen zu einer in vielen Gegenden heimischen Erscheinung.

Zwischen den Kommunalwahlen von 1961 und denen von 1965 liegen eine Vielzahl von Daten, derer wir uns als Freunde der Eisenbahn rückblickend gern erinnern. Nachfolgend eine kleine Auswahl.

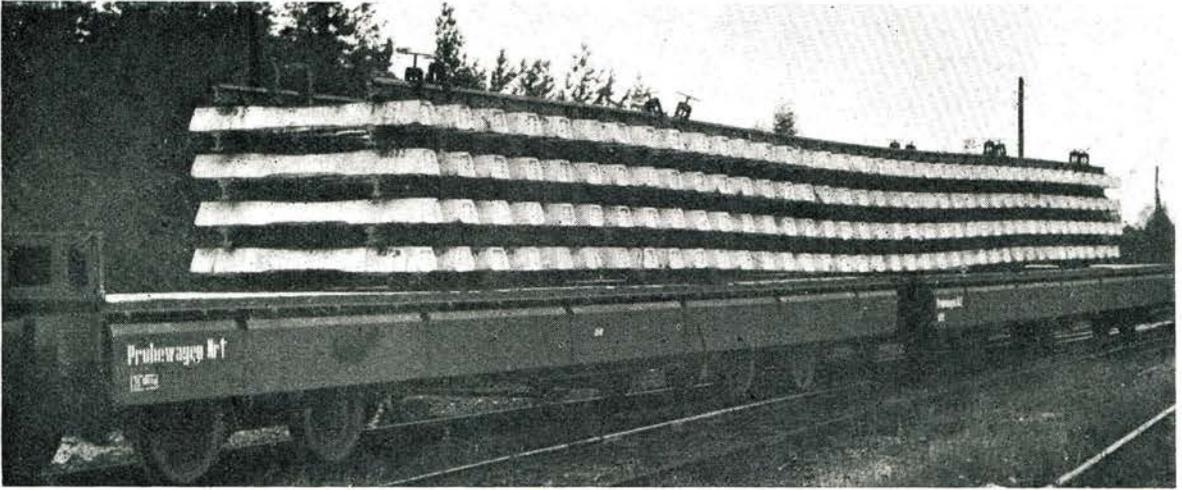
- 15. Januar 1962 — Zwischen Leipzig und Altenburg elektrischer Zugbetrieb eröffnet
- 13. April 1962 — Einweihung der neuen Strecke Förtha—Gerstungen
- 12. November 1962 — Prämiensystem für den Dispatcherdienst eingeführt
- 29. Januar 1963 — Vom LEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf erhält die DR die ersten 20 Lokomotiven der Baureihe E 11
- 29. März 1963 — Der Tourex geht auf Jungfernfahrt
- 25. Mai 1963 — Elektrischer Zugbetrieb zwischen Altenburg und Zwickau eröffnet
- 26. November 1964 — Verkehrsattaché der DR in Prag nimmt Arbeit auf
- 29. Mai 1965 — Elektrischer Zugbetrieb zwischen Zwickau und Karl-Marx-Stadt aufgenommen

Die durch differenzierte Leitungsformen im Eisenbahnwesen garantierte breite Aussprache in der Arbeit ist mit eine der Ursachen, daß die DR hinsichtlich der Auslastung der Strecken nach Bruttotonnen/Kilometer plus Betriebslänge und in der Auslastung der Güterwagen in Europa mit an der Spitze steht.

Zum 10. Oktober können wir feststellen, daß wir gut vorangekommen sind. Die Entwicklung geht stürmisch weiter; neue Dinge reifen heran, die unsere Kraft brauchen. Zwischen Erreichtem und zu Erstrebendem liegt das Feld schöpferischer friedlicher Arbeit, gestützt von der Kraft einer sinnvollen Gemeinsamkeit, geführt von wahren Volkskandidaten und inspiriert von der Partei der Arbeiterklasse.

Darin liegt der tiefe Sinn unserer Entscheidung, wenn wir unsere Stimme unseren Kandidaten geben.

K. H. G.



• Dipl.-Wirtschaftler WOLFGANG HANUSCH, Niesky/OL.

Gleisjochtransportwagen

Fahrzeuge zur Mechanisierung der Gleisbauarbeiten

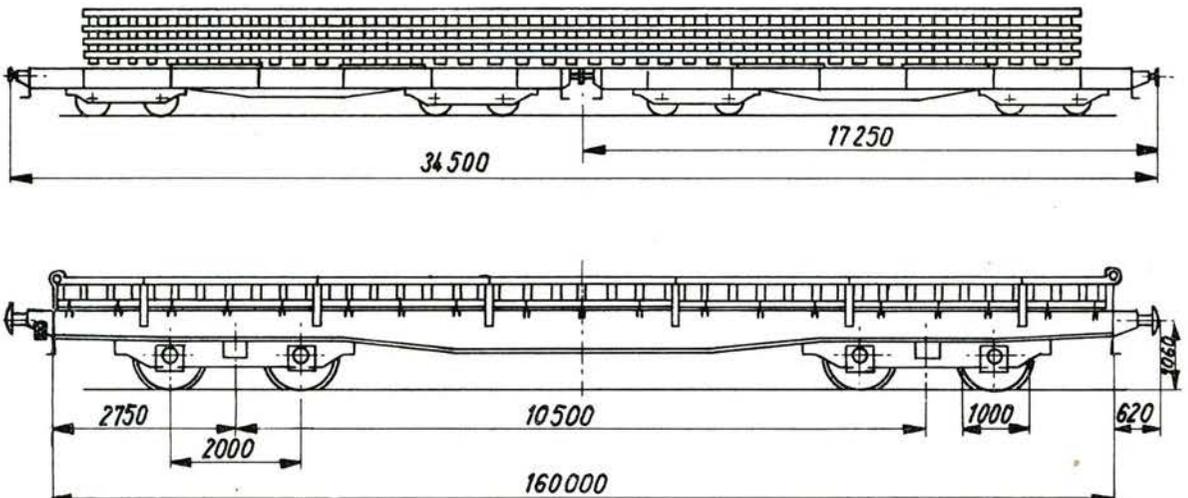
Seit Bestehen der Schienenwege zur Beförderung von Personen und Gütern auf wirtschaftliche Art mit niedrigen Transportkosten änderte sich mit fortschreitender Technik mehrfach die Art des Oberbaues – der Schotterbettform, Schwellen- und Schienenform – sowie die Befestigung der Schienen. Annähernd gleich blieb jedoch die Methode der Herstellung und Ausbesserung der Schienenwege.

Unter großem Kraftaufwand mußten in manueller Arbeit die einzelnen Bauteile an Ort und Stelle zusammengefügt und verlegt werden. Auf diese Weise konnte man jedoch den Anforderungen des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten nicht mehr gerecht werden.

An Stelle der Handarbeit an der Baustelle tritt bei den Bahnverwaltungen der verschiedenen Länder der jochweise Abbruch alter Gleise und die jochweise Verlegung vorgefertigter Gleisrahmen oder Gleisjoche. Durch

diese leistungsstarke Arbeitsmethode wird eine maximale Steigerung der Arbeitsproduktivität beim Streckenbau erreicht. Entsprechende Oberbaugeräte und -maschinen werden auch in der DDR seit 1959 im Entwicklungswerk der Deutschen Reichsbahn FEV Blankenburg entwickelt, erprobt und gebaut.

Keine befriedigende Lösung wurde in der Vergangenheit für das Bindeglied von der Montage zur Verlegung, für den Gleisjochtransport, erreicht. Die zunächst gefertigten Transportroller konnten nicht zufriedenstellen. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten kam es zu Entgleisungen. Der Verschleiß an Schienen und Spurkränzen durch Losräder war sehr hoch. Die Transportgeschwindigkeiten durften 20 km/h nicht überschreiten. Zerstörung von Betonschwellen durch die aufzunehmenden Verformungskräfte aus dem Bogenlauf sowie durch Zug- und Druckkräfte war eine weitere Folge.



Dazu kommt ein hoher Zeitaufwand beim Umrüsten während der Be- und Entladung bei körperlich schwerer Arbeit. Diese schwerwiegenden Nachteile veranlassen die Deutsche Reichsbahn dazu, die Entwicklung und den Bau eines Fahrzeuges für den Gleisjochtransport zu fordern, der die Technologie des Gleisbaues auf ein wesentlich höheres Niveau hob. Im April 1963 lag die Neuentwicklung eines Fahrzeugtyps für den Gleisjochtransport einem fachkundigen Gremium zur Verteidigung vor. Einem Entwicklungskollektiv des VEB Waggonbau Niesky war der große Wurf gelungen. Das neue Fahrzeug stellt den Welthöchststand dar. Mit dem neuen Fahrzeugtyp wurde zugleich ein Spezial- und Mehrzweckfahrzeug geschaffen, welches das Transportproblem für lange, sperrige und schwere Lasten löst. Wie mit dem bekannten Flachwagen können mit diesem Fahrzeug schwere Ladegüter, Maschinen, Straßen- und Kettenfahrzeuge, fertige Bauelemente, Behälter, Schotter und Oberbaustoffe u. ä. befördert werden. Die Tragfähigkeit beträgt bei Ausnutzung der Achslast von 20 Mp etwa 55 t.

Für den Transport langer Ladegüter werden zwei Flachwagen durch eine Zusatzkupplung zu einer Einheit gekuppelt. Die so entstandene Transporteinheit kann speziell für den Transport von neuen und abgebauten Holzschwellen-, Stahlschwellen- und Stahlbetonschwellen-Gleisjochen von 15 m, 25 m und 30 m Länge verwendet werden. Darüber hinaus können lange, sperrige Güter bis etwa 33 m Länge bei einer maximalen Breite von 2,6 m profillfrei bis zu einem kleinsten Krümmungshalbmesser von 180 m mit einer Nutzmasse bis zu 80 t transportiert werden. Um eine gute Laufgüte bei normalen Güterzuggeschwindigkeiten zu erzielen, werden zweiachsige Güterwagendrehgestelle der vereinheitlichten Bauart bis 100 km/h Höchstgeschwindigkeit verwendet. Die Drehgestelle sind umsetzfähig auf Breitspur 1524 mm und können wahlweise mit Spurwechselradsätzen und automatischer Bremsklotzumstelleneinrichtung ausgerüstet werden.

Das Untergestell ist als diagonalsteife Schweißkonstruktion in Gemischtbauweise mit Blechträgern und Walzprofilen ausgeführt. Der Untergestellrahmen, bestehend aus den beiden äußeren fischbauchförmigen Langträgern und den an deren Ende angeschweißten Kopfstücken aus gepreßtem Blech, bildet mit den beiden Hauptquerträgern, Diagonalstreben sowie den mittleren Quer- und Langträgern ein starres System, welches für die Aufnahme der nach den UIC-Bedingungen vorgeschriebenen Druck- und Zugkräfte ausgelegt ist. Die Untergestellvorbauten sind so ausgebildet, daß der spätere Einbau der internationalen Mittelpufferkupplung möglich ist. Für die Verbindung zweier Wagen zu einer Einheit bei gleichzeitiger Ausschaltung der Federwege von der dazwischen befindlichen Zug- und Stoßvorrichtung ist eine Zusatzkupplung angeordnet. Ihre Aufgabe ist es, die aus der Transportdynamik herrührenden Zerrungen und Stauchungen von der über zwei Wagen aufgelegten empfindlichen Ladung fernzuhalten. Das Fahrzeug ist entsprechend seiner besonderen Verwendung für den Gleisjochtransport mit einer Druckluftbremse, Bauart KE GP, mit stufem mechanischem Lastwechsel- und Bremsgestängesteller ausgerüstet. An Stelle der bisher üblichen Bremsklotzsohlen aus Grauguß werden Plastbremsklotzsohlen angewendet. Im Boden des Flachwagens befinden sich die Spezialeinrichtungen für den Gleisjochtransport. Es handelt sich um die in Wagenmitte befindliche Drehvorrichtung, die umrüstfähig und zerlegbar ist. Sie besteht aus acht Ladebalken, die herausnehmbar, im Plattformboden zu je vier Stück angeordnet und für die Auflage der Ladung vorgesehen sind. Die in die unterhalb der Fußbodenoberkante vorhandenen Führungen eingesetzten

Ladebalkenpaare sind derart miteinander verbunden, daß sie eine in sich geschlossene Drehvorrichtung mit großer Auflage und kleiner Stützfläche ergeben. Durch eine Einstellvorrichtung wird die Mittelstellung der Drehvorrichtung gewährleistet. Als Sonderausrüstung können die Fahrzeuge mit in Wagenlängsmitteln angeordneten ausziehbaren Kragarmen ausgestattet werden, die das Vorziehen der Hilfsschienen auf der Gleisbaustelle ermöglichen. Die ausgezogenen Kragarme sind in Stellung des Spurmaßes 3500 mm nicht profillfrei. Sie sind für eine maximale Last von 15 Mp, die unter einem Winkel von 30° zur Horizontalen angreift, ausgelegt.

Die Erprobung der ersten Einheit unter den verschiedensten Betriebsbedingungen der DR bestätigt voll und ganz die Erwartungen der Fachleute. Das neue Fahrzeug stellt einen großen Schritt in der Mechanisierung der Gleisbauarbeiten dar. Auf der Frühjahrsmesse 1964 erregte die dort ausgestellte Transporteinheit auch bei den Vertretern anderer Bahnverwaltungen großes Interesse.

Technische Daten

	Einzel- fahrzeug	Transport- einheit
Länge über Puffer	17 240 mm	34 500 mm
Größte Wagenbreite	2 980 mm	2 980 mm
Nutzbare Ladelänge	15 880 mm	33 160 mm
Nutzbare Ladebreite	2 700 mm	2 608 mm
Nutzbare Ladefläche	42,8 m ²	
Nutzbare Laderraum	18,5 m ³	
Drehzapfenabstand	10 500 mm	
Spurweite	1 435 mm	
Eigenmasse	25,5 t	
Nutzmasse (bei 20 Mp Achslast)	54,5 t	
Bremse	KE GP 10''	
Radsatz	UIC-Rollen- lagerradsatz	
Konstruktionsgeschwindigkeit	100 km/h	80 km/h
Kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser	100 m	180 m
Größte Wagenhöhe ohne Ver- spannung bei Jochtransport von*		
4 Stahlbetonschwellen- Gleisjochen		etwa 3078 mm
mit Schiene R 65		etwa 2950 mm
mit Schiene S 49		etwa 2894 mm
mit Schiene S 33		
Nutzmasse bei Beladung mit 30-m-Gleisjochen von 4 Stahl- betonschwellen-Gleisjochen		
mit Schiene R 65		74 t
mit Schiene S 49		69 t
mit Schiene S 33		65 t
max. Achslast bei 4 Stahl- betonschwellen-Gleisjochen		
mit Schiene R 65		17 Mp
mit Schiene S 49		16 Mp
mit Schiene S 33		15 Mp

nicht zu groß
nicht zu klein
gerade richtig

1:120


Stille Pauline, lahme Karline und springender Hengst

„Da steiht se all wedder, de stille Paulin', nu mütt ick woll wedder min' Ossen vörspan'n“, sagte der Bauer auf dem Felde bei Fehrbellin, und er charakterisierte damit, daß er seine Ochsen vor dem oft auf freier Strecke stehenbleibenden Zug der Paulinenaue-Neuruppiner-Eisenbahn (P.N.E.) spannen müßte, die schlechten Verkehrsverhältnisse gegen Ende des letzten Jahrhunderts in einem Gebiet, das das nördliche Rhinluch, das ganze weite Ruppiner Land und den Nordosten der Prignitz umfaßte. Hatten da nicht schon vor über 40 Jahren die gleißenden Linien eiserner Schienenstränge der Potsdam-Berliner Bahn märkischen Kiefernwald zum ersten Mal durchschnitten, waren da nicht schon 30 Jahre lang schnurgerade Eisenwege als Kennzeichen des zeitkargen und raumgreifenden Jahrhunderts technischen Fortschritts strahlenförmig von Berlin aus in die schier endlose Weite gezeichnet, und noch immer schlief, fast vor den Toren der Hauptstadt, diese große ausgedehnte Landschaft den Dornröschenschlaf technischen Unberührtseins, bis auf solche Ausnahmen, daß die Neuruppiner Tuchfabrik Chr. Ebell bereits 1835 die erste Dampfmaschine verwendete und die Neuruppiner Bürger 1863 das erste Dampfschiff auf dem großen Ruppiner See bestaunen konnten. So war es nun höchste Zeit, daß mit Gründung der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahngesellschaft am 28. April 1879 der Anfang (wenn auch ein recht bescheidener) der verkehrstechnischen Erschließung gemacht wurde. Nachdem der Vorstand der Gesellschaft am 8. November 1879 die Ausfertigung der zu Baden-Baden einen Monat vorher „Allerhöchst vollzogenen Konzessionsurkunde“ erhalten hatte, konnte man die Berliner Baufirma „Reymann u. Masch“ mit dem Bau beauftragen. Schon ein knappes Jahr darauf fand die landespolizeiliche und eisenbahntechnische Abnahme der Bahn statt, worauf dann die Strecke, die in Paulinenaue Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn hatte, dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Die Länge der

Strecke betrug 28,08 km durchgehendes Gleis und 1,98 km Nebengleis, wie alte Akten uns mitteilen, so auch, daß das Gewicht der Schienen 23,8 kg je m, jede Schiene 7,50 m lang und 113 mm hoch war und jeder Schienenstoß 8 Kiefernswellen hatte. Die Stoßverbindung wurde mit je 2 Stück 4-Loch-Laschen hergestellt. Die Betriebsmittel, die jedoch im Laufe der Jahre wesentlich erhöht wurden, bestanden bei der Eröffnung der Bahn aus 3 Tenderlokomotiven, 5 Personenwagen der verschiedenen Klassen, 1 Gepäckwagen und 16 Güterwagen. Erwähnenswert ist auch die Einrichtung einer Pensions- und Unterstützungskasse für die etatsmäßig angestellten Beamten am 1. Juli 1886. Zur sicheren Fundierung dieser Kasse sind ihr aus dem „Dispositionsfonds 9200,- M vorläufig zugeführt worden“. Das Statut wurde nach einem halben Jahr vom Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten genehmigt. Bereits zwei Jahre später jedoch wurde die Kasse wieder aufgelöst, da man der neu ins Leben gerufenen Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen beitrug. Im Jahre 1890 wurde dann auch die einzige auf der alten Kasse ruhende Verpflichtung zur Pensionszahlung an die Witwe eines verstorbenen „Lokomotivfeuer-manns“ durch Zahlung von ganzen 600,- M abgelöst. Fast 15 Jahre lang war die P.N.E. die einzige Bahn, die nur wenige Orte einem notdürftigen Verkehr erschloß, und noch immer bestand keine Verbindung auf kurzem geradem Wege nach Berlin. Zwar gab es Projekte, die schon 1867 eine Bahnverbindung von Berlin über Oranienburg, Neuruppin, Wittstock, Röbel, Waren-Lalendorf nach Rostock vorsahen; 1870 entstand der Plan der Berlin-Kieler Bahn über Velten-Kremmen-Neuruppin-Wittstock. Die Projekte waren aber alle zum Scheitern verurteilt, weil bei Neuruppin der große Ruppiner See überquert werden mußte und man dort anscheinend vor unüberbrückbaren Schwierigkeiten stand, und der 1885 erwogene Ausbau der P.N.E. bis Wittstock hätte der verkehrstechnischen Entwicklung



Bild 1

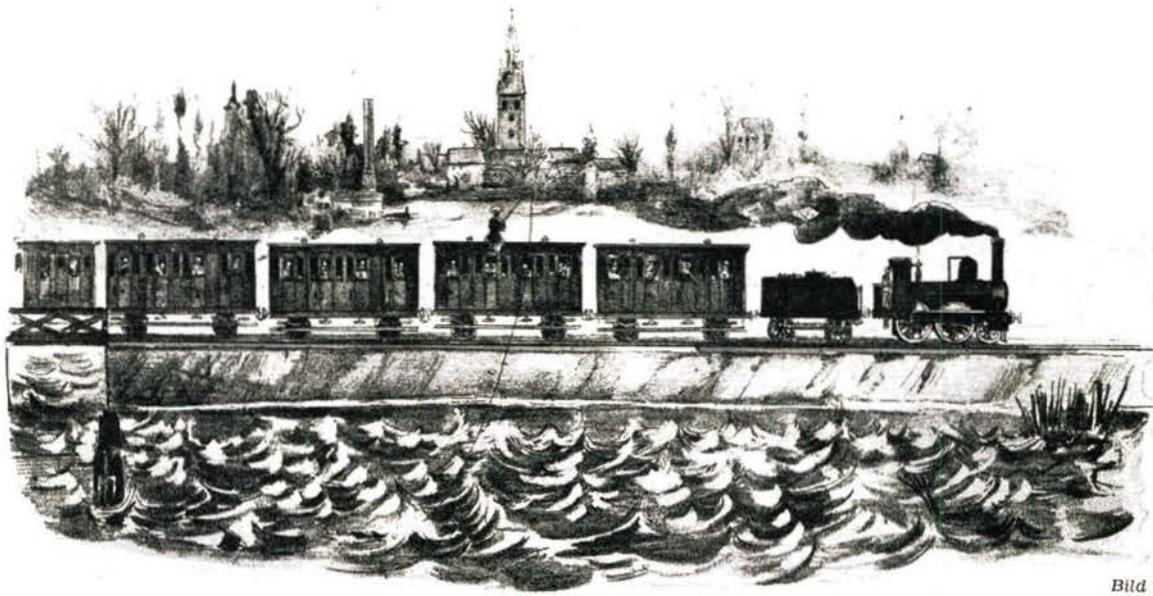


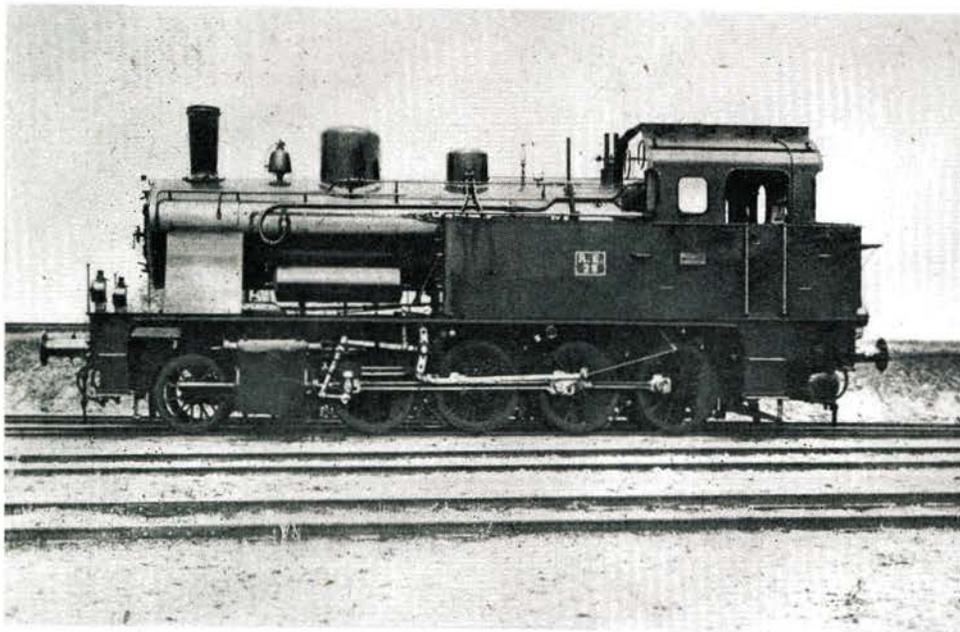
Bild 2

keinen allzu bedeutenden Nutzen gebracht. Die Lösung brachte dann 1893 der Gedanke, von Wittstock aus in gerader Linie über Neuruppin hinweg Anschluß zu suchen an die kurz vorher eröffnete Staatsbahn Kremmen-Berlin. Zunächst mußten die großen Geldmittel für die 65,4 km lange Bahn beschafft werden, um den Bau in finanzieller Hinsicht sicherzustellen; denn der erste Voranschlag sah 3 900 000,- *M* und der endgültige dann sogar 4 105 000,- *M* vor. Der Kreistag des Kreises Ruppín beschloß am 26. April 1894 für 400 000,- *M* Stammaktien zu zeichnen (später auf 500 000,- *M* erhöht); die Stadt Neuruppin übernahm 300 000,- *M*, der Kreis Ostprignitz 200 000,- *M* und die Stadt Wittstock 500 000,- *M*; Zeichnungen von Privatleuten und eine Anleihe über 1 100 000,- *M* sicherten den Restbetrag. Der Rat der Stadt Neuruppin knüpfte jedoch an die finanzielle Beteiligung die Bedingung, daß eine direkte Verbindung mit den jenseits des Sees gelegenen Ortschaften herbeigeführt wurde. So wurde nun also der See überquert, und auf Grund genauer Tiefenmessungen entschied man sich für einen Dammbau an einer flachen Stelle über eine kleine Insel hinweg.

Am 26. Oktober 1897 begann dann die Bauarbeit, nachdem am Tage zuvor die Paulinenaue-Neuruppiner Konkurrenzbahn großzügig Baumaterial, die Feldbahnloks und Loren sowie Gleise zur Verfügung gestellt hatte, und am 15. Dezember 1898 wurde dann die K.W.E., die Kremmen-Wittstocker-Eisenbahn, auf dem neu entstandenen Neuruppiner Hauptbahnhof (wir sehen ihn auf einer zeitgenössischen Postkarte auf Bild 1) eröffnet. Der immer schnell bereite Volkswitz hatte sofort einen Namen für die neue Bahn; die „Lahme Karline“ als Gegensatz zur „Stillen Pauline“.

Die Stadt Neuruppin ist bekannt durch drei bedeutende Männer, die in ihr geboren wurden: Durch den Heimatdichter und Romanschriftsteller Theodor Fontane, den Baumeister Karl Friedrich Schinkel und durch Gustav Kühn, jenen in aller Welt bekannten Neuruppiner Bilderbogen-Hersteller. Als Vorläufer der heutigen Illustrierten Zeitungen haben die Neuruppiner Bilderbogen geschichtliche Bedeutung; und es war eine Sensation im kleinen, als am Schluß des Festmahls zur Eröffnung der K.W.E. solche Bilderbogen verteilt wurden, die bereits das festliche Ereignis der Einweihung der Bahn im Bilde darstellten (siehe Bild 2). Das war „eine Fixigkeit, die sicher in ihrer Art einzig dasteht“, lesen

wir in der „Märkischen Zeitung“ vom Dezember 1898. Inzwischen war auch noch eine weitere Bahnlinie durch die 1895 gegründete Löwenberg-Lindower-Kleinbahn A.G. gebaut worden, deren Strecke bereits 1896 dem Verkehr übergeben und schon zwei Jahre später von Lindow nach Rheinsberg weitergeführt wurde, so daß die gesamte Betriebslänge 37,6 km betrug. Die Kleinbahn wurde 1906 in eine Nebenbahn umgewandelt. Nach der Jahrhundertwende im Jahre 1901 entstand dann die 4. Eisenbahngesellschaft, die Ruppiner Kreisbahn, deren 43,37 km lange Strecke von Herzberg (Anschluß an die Löwenberg-Lindower-Bahn) über Neuruppin nach Neustadt/Dosse (Anschluß an die Berlin-Hamburger-Staatsbahn und die Brandenburgische Städtebahn) verlief. Die Ruppiner Kreisbahn, im Volksmund „Der springende Hengst“ genannt (man spielte an auf die in Neustadt/Dosse vorhandenen Gestüte), benutzte in Neuruppin mit der K.W.E. gemeinsam den Hauptbahnhof. Das ist wahrscheinlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß sie beide von der gleichen Firma, der Lenz u. Co. G.m.b.H. Berlin, gebaut wurden. Durch einen Vertrag konnten dann ab 1906 auch die Beamten beider Bahnen gemeinsam eingesetzt werden, und das war dann auch der erste Schritt zu der am 29. März 1912 erfolgten Zusammenlegung beider Bahnen zur Ruppiner Eisenbahn A.G. (R.E.). Zu diesem Zeitpunkt erfolgte auch eine Streckenerweiterung von Wittstock über Freyenstein nach Meyenburg, die 1 120 000,- *M* kostete und 27,3 km lang war. Die R.E. hat dann in der Folgezeit, ähnlich einem großen Magneten, die übrigen Bahnen an sich gezogen; 1920 die Löwenberg-Lindower-Rheinsberger-Eisenbahn, und nachdem schon 1905 ein Verbindungsgleis zwischen dem Neuruppiner Hauptbahnhof und dem Paulinenaue Bahnhof hergestellt wurde, fand 1922 die Verschmelzung der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn mit der Ruppiner Eisenbahn statt. Damit war die R.E. mit über 225 Streckenkilometern nach der Lübeck-Büchener die zweitgrößte Privatbahn Deutschlands. In den Folgejahren wurden Erweiterungsbauten, wie z. B. eigene Reparaturwerkstätten, auf dem Bahnhof Neuruppin eingerichtet. 1928 wurde dann nach zweijähriger Bauzeit die 13 km lange Nebenbahnstrecke Rheinsberg/Mark-Zechlin Flecken für den öffentlichen „Personen-, Güter- und Tierverskehr“ eröffnet. Mit dem Bau ist ein Projekt zur Ausführung gebracht worden, dessen Entstehung bis auf das Jahr 1911 zurückreicht, dessen Ausführung aber

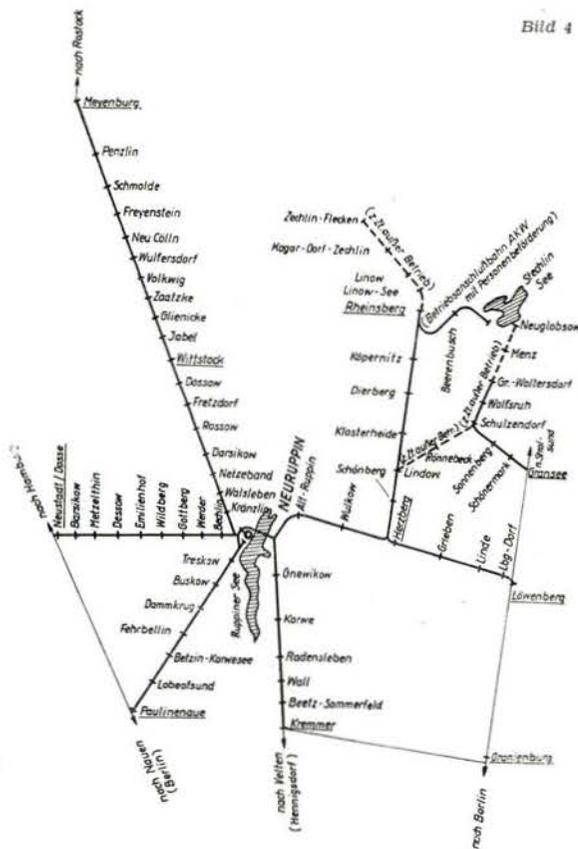


durch den ersten Weltkrieg verhindert wurde. Später wurden noch zwei weitere Linien von der Kleinbahn A.G. Stechlinseebahn erbaut; 1930/31 von Gransee über Schulzendorf nach Neuglobsow und von Schulzendorf nach Lindow, um die herrliche Ausflugsgegend um den sagenumwobenen Stechlin-See bei Neuglobsow zu erschließen; bald darauf übernahm die Ruppiner Eisenbahn diese Linien. (Die drei zuletzt beschriebenen Strecken sind heute nur noch teilweise in Betrieb.) Eine 1'D-Tenderlokomotive der R.E. zeigt Bild 3. Frühzeitig wurden jedoch von der Ruppiner Eisenbahn die Vor-

teile der Dieseltraktion erkannt; so wurden im Laufe der Jahre mehrere Triebwagen und Dieselloks vom Typ V 36 beschafft und am 15. Mai 1939 sogar ein diesel-elektrischer Doppeltriebwagen, der auf der Strecke Neuruppin-Kremmen-Velten-Gesundbrunnen-Berlin Stettiner Bahnhof (heute Nordbahnhof) eingesetzt wurde. Dazu mußte mit der Deutschen Reichsbahn ein Vertrag über die Regelung des Triebwagenverkehrs geschlossen werden, da ja ab Kremmen die Strecken der DR benutzt wurden. Außerdem mußten umfangreiche Streckenarbeiten vorgenommen werden, die teils der Begradigung, teils der besseren Befestigung des Oberbaus dienten, damit der Triebwagen, der den Namen „Onkel Fritz“ erhielt, die Strecke mit 80 km/h durchfahren konnte. Leider ist dieser Triebwagen durch die Kriegswirren verloren gegangen, und auch die beiden Brücken des Bahndamms über den Ruppiner See wurden im zweiten Weltkrieg vernichtet.

Die Ruppiner Privatbahn ging 1947 durch Kreistagsbeschuß in Volkseigentum über und unterstand dann bis zum 1. Januar 1950 als Landeseisenbahn der Landesregierung Brandenburg. Danach wurde sie von der Deutschen Reichsbahn übernommen und gehört jetzt zur Rbd Schwerin. Heute verkehren auf den Strecken der ehemaligen R.E. (den gesamten Streckenplan im heutigen Zustand sehen wir auf Bild 4) hauptsächlich Loks der BR 64; von einigen Personenwagen allerdings könnte man annehmen, daß sie noch aus den Gründungsjahren stammten. Nach der Übernahme durch die DR waren nunmehr auch die Reparaturwerkstätten nicht mehr erforderlich, da Reparaturen durch die Raw vorgenommen werden. In den alten Werkstätten werden jetzt zentral für den Rbd-Bezirk Schwerin Hubstapler und Elektrokarren instand gesetzt. Unverständlich erscheint jedoch, daß auf Abstellgleisen im Bw Neuruppin Triebwagen verrotten, weil Ersatzteile fehlen, anstatt sie zur Generalreparatur zu bringen, um eventuell wieder eine direkte Verbindung von Neuruppin über Kremmen nach Oranienburg und von dort mit S-Bahnanschluß nach Berlin zu schaffen. Es ist jedoch wohl in der weiteren Perspektive der Einsatz neuer Triebwagen vorgesehen, damit es in Zukunft nicht heißt, das Gebiet nördlich von Berlin sei wieder in den Dornröschenschlaf zurückgefallen, und auf verkehrstechnischem Gebiet sei die technische Revolution fast spurlos daran vorbeigezogen.

Bild 4



Verbesserungsvorschläge für Modelltriebfahrzeuge

Wer hätte es bei der Inbetriebnahme einer neuen Lok nicht schon erlebt, daß diese zwar ganz zufriedenstellend lief, aber bei längerem Gebrauch traten Nachteile zutage, die verärgerten. Oft sind es nur Kleinigkeiten. Wären sie behoben, würde das betreffende Triebfahrzeug seinem Besitzer noch weit mehr Freude bereiten. Über einige Erfahrungen in dieser Hinsicht soll hier berichtet werden. Jedem Bastler dürfte es möglich sein, die an den einzelnen Lokomotiven festgestellten Mängel zu mildern oder ganz zu beheben. An die Industrie wäre jedoch die Frage zu stellen, ob es nicht an der Zeit wäre, einen jahrelang auf dem Markt befindlichen Typ ständig zu verbessern. In dieser Beziehung ist bisher kaum etwas geschehen, die Triebfahrzeuge werden unverändert oft viele Jahre hindurch angeboten.

Wir sind außerdem der Meinung, daß es beim Modellbahnbetrieb weniger darauf ankommt, einen Triebfahrzeugpark zu besitzen, der möglichst viele Typen aufweist, als vielmehr darauf, daß die vorhandenen Loks allen fahrtechnischen Ansprüchen genügen.

Unsere Erfahrungen bei den einzelnen Lok-Baureihen:

BR 50 (Piko)

Die seit langem schon auf dem Markt befindliche Lok zeichnet sich durch ruhigen Lauf und gute Kurvengängigkeit aus. Als Güterzuglokomotive hat sie jedoch eine zu geringe Zugkraft, besonders auf Bergstrecken. Um diesen Nachteil zu beseitigen, versuchten wir folgendes:

Wir klebten auf die Spurkränze der vorletzten Kuppelachse Gummireifen (mit Duosan-Rapid). Als solche verwendeten wir zwei Treibschnüre der zweiachsigen Diesellok ME 4401 A von Piko. Der Erfolg war verblüffend. Bei einer Belastung durch eine Zugscheinheit von 42 Achsen werden nunmehr Steigungen von 1:30 ohne weiteres bewältigt. Da der Spurkranz der vierten Kuppelachse bei dem verwandten Modell etwas über Schienenoberkante lag, ergaben sich auch keine Auflagedifferenzen der übrigen Radsätze.

BR 84 (Hrusko)

Diese Neuschöpfung wurde zunächst von uns begeistert aufgenommen. Der leise Lauf, die geringe Stromaufnahme und die maßstabgerechte Ausführung in zahlreichen Details beeindruckten uns sehr. Nach kürzerem Gebrauch jedoch stellten wir einige Mängel fest, die wir als „Kinderkrankheiten“ bezeichnen möchten. Zunächst entdeckten wir, daß beim Befahren von Weichen häufig ein Kurzschluß ausgelöst wurde. Der

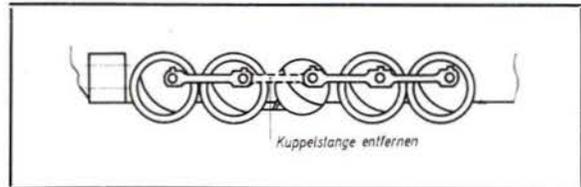


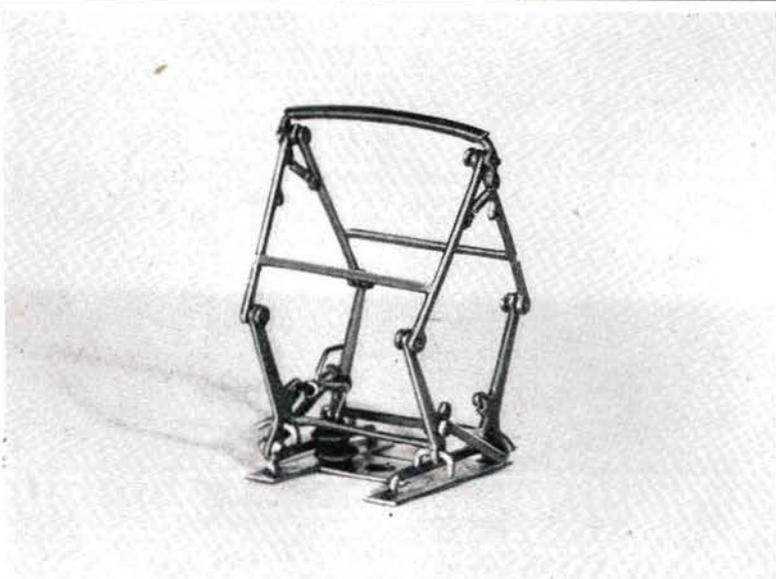
Bild 1

IR STELLEN VOR • WIR

Neuer TT-Stromabnehmer in modellgetreuer Ausführung von der PGH „Eisenbahn-Modellbau“, Plauen

Foto: M. Gerlach, Berlin

IR STELLEN VOR • WIR



STELLE

STELLE

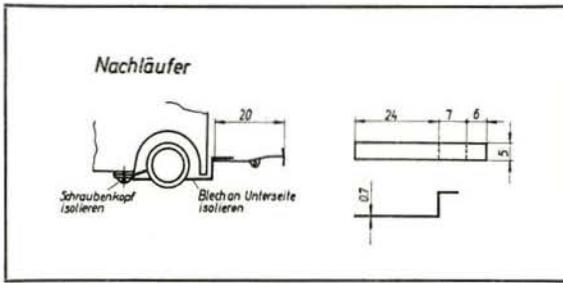


Bild 2

Grund dafür waren die Sicherungsschrauben am Vor- und Nachläufer. Sie wurden mit kleinen Isolierbandstücken beklebt, und ein Kurzschluß ist seitdem nicht wieder erfolgt.

Weiterhin wurde festgestellt, daß die Lok in stärkeren Krümmungen schwankte. Die Ursache sind die Kuppelstangen zwischen zweiter und dritter Treibachse, die sich bewegungshemmend auswirken. Sie wurden entfernt, wobei das äußere Bild der Lok nur geringfügig beeinflußt wird (Bild 1).

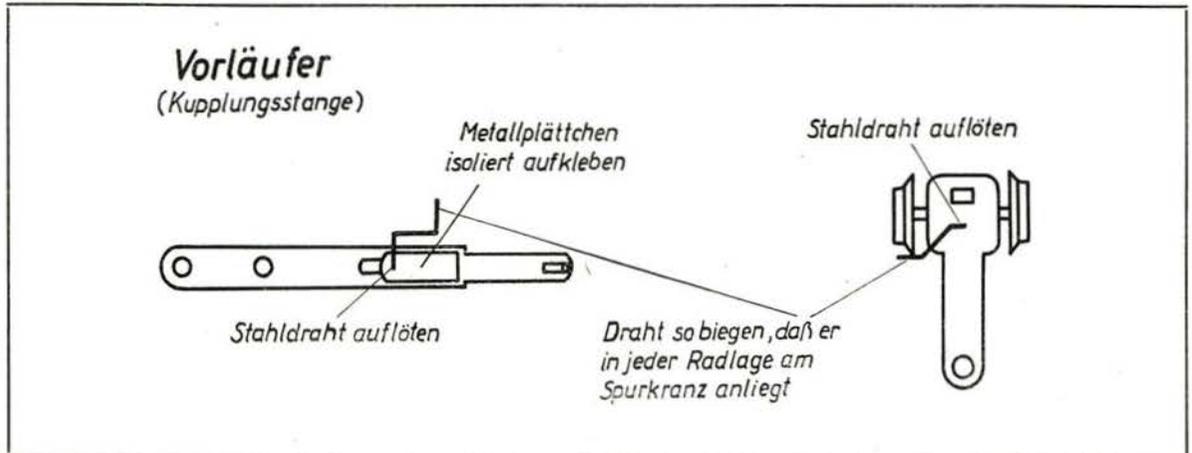
Zum dritten beobachteten wir, daß die Lokomotive öfter entkuppelte. Dies geschah insbesondere beim Überfahren von Weichen, Kreuzungen und Brechpunk-

ten, also Gleisunebenheiten. Als Grund für diesen un schönen Vorgang erkannten wir die starre Anbringung des Hängers an Vor- und Nachläufer. Wir schnitten die Kupplungshaken ab und verlängerten sie mit ziemlich starren Blechstreifen (siehe Bild 2). Die so verlängerten Kupplungsstücke wurden nunmehr an die beweglichen Sicherungsscheiben (unter den Schrauben) angelötet. Auf diese Weise wird die Stellung der Hänger nicht mehr wesentlich durch Vor- und Nachläufer beeinflußt. Ein unbeabsichtigtes Entkuppeln wird vermieden.

BR 64 und BR 75 (Gützold)

Diese Modelle haben sich im allgemeinen sehr gut bewährt, besonders wenn sie vorbildgetreu eingesetzt werden zur Förderung von kürzeren Zugeinheiten auf Nebenstrecken. Lediglich die Zugkraft bei Steigungen läßt zu wünschen übrig. Die Lok schlingert dann rasch, und die Treibachsen drehen durch. Bei unserem Modell beklebten wir die Spurkränze der dritten Kuppelachse mit Gummistreifen (siehe BR 50). Dadurch wurde es nötig, Vor- und Nachläufer zur Stromaufnahme heranzuziehen (siehe Bilder 3 und 4). Die nunmehr gesteigerte Zugkraft entspricht derjenigen der auf gleiche Art und Weise ebenfalls verbesserten BR 50.

Bilder 3 und 4



nicht zu groß
nicht zu klein
gerade richtig

1:120

TT
Zeiske

