

32542

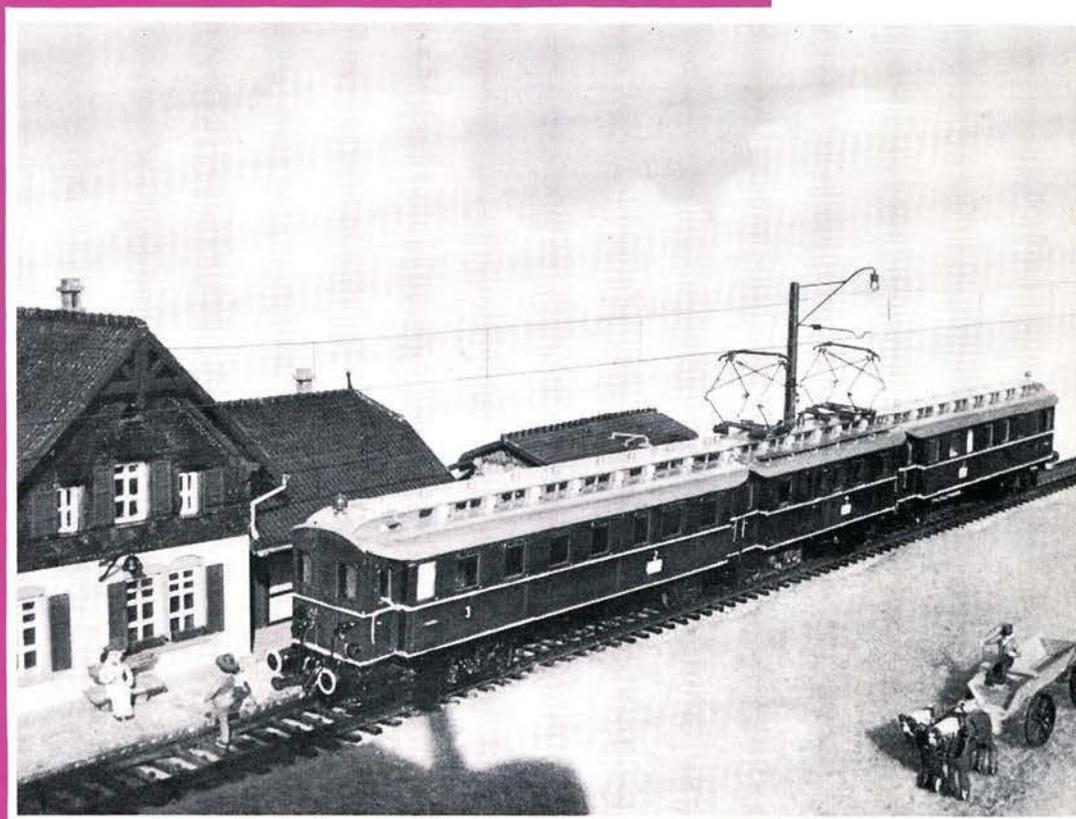
JAHRGANG 15

APRIL 1966

4

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



4 APRIL 1966 · BERLIN · 15. JAHRGANG

Präsidium des DMV

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 – Rb.-Hauptrat Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – 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, Königsbrück (Sa.) – 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; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 1000 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließliche 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. Wileza 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
M. Böttcher „Wir sind sie“	93
Dipl.-Ing. K. Kieper Die Kleinbahn des ehemaligen Kreises Jerichow	96
D. Krauß Straßenfahrzeuge für den Modell- betrieb	100
Buchbesprechung	100
K. Gerlach Sondersitzung des Technischen Ausschusses des MOROP	103
H. Gläßer Modellbahnanlage im Klubhaus der Jugend, Tambach-Dietharz/Thüringen	104
Dipl.-Ing. K. Uhlemann Vierachsiger gedeckter Wagen GG (GGw) der DR	105
S. Reichmann Automatischer Streckenblock mit Zugbeeinflussung	107
H. Hackert Sommerhaus (Bungalow) für TT	111
Bulgarische Staatsbahnen	112
„TT“ im neuen Haus	114
Mit dem „Molli“ unterwegs	115
K.-H. Schulze Anfertigung von Fahrleitungsmaterial für TT	116
Wissen Sie schon?	118
G. Nitschke Eine unvollständige Anlage im Heft 4/65?	118
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	120
G. Köhler Die 2000-PS-Diesellokomotive V 180 der Deutschen Reichsbahn	121
Leserbriefseite	123
Mitteilungen des DMV	124
R. Wagner Aber der Wagen der rollt	125
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Herr Rolf Brüning aus Frankfurt am Main baute das H0-Modell des ET 87. Für das Gehäuse verwendete er Kleinbahn-D-Zug-Wagen, für das Fahrgestell Messingprofile. In Fahrt versetzt wird der Triebwagen durch einen Märklinmotor (für Gleichstrom), der auf das erste Drehgestell wirkt. Das Übersetzungsverhältnis beträgt 1 : 36,5. Der Motor ist mit Schwungmasse versehen.

Foto: Rolf Brüning

Rücktitelbild

Blick von den Krananlagen des Lokbahnhofs Berlin-Karlshorst auf den Rechteckschuppen des VT-Bw Karlshorst (rechts im Bild) und auf den Vorplatz.

Foto: Gottfried Köhler, Berlin

In Vorbereitung

Bericht von der Leipziger Frühjahrsmesse Internationale Bildsymbole der Eisenbahnen
Kenngrößen bekannter Modellbahnmotoren

„Wir sind sie“

MARTIN BOTTCHE, Berlin

Gedanken zum 20. Jahrestag der Gründung der SED

„Von diesen Städten wird bleiben: der durch sie hindurchging, der Wind!“ Aus dem Jahre 1921 stammt dieses Wort Bertolt Brechts, 1945 schien seine dichterische Phantasie Wirklichkeit geworden.

Eine Erinnerung sei herausgegriffen. Friedrichstraße, einst die schillernde Vergnügungsstraße der Hauptstadt, in der das Leben zu keiner Stunde erlosch. Hotels, Kaffeehäuser, Restaurants, Vergnügungstätten aller Art, zugeschnitten auf den Geschmack des ausländischen Globetrotters wie auf den des Onkel Fritz aus Neuruppin, der mit klopfendem Herzen und voller Briefftasche einmal im Sündenpfehl baden wollte.

Der Menschenstrom riß nie ab, Berlins Mädchen eilten vom Bahnhof in die Geschäfte und Büros, frisch und keck, mit jener unnachahmlichen „uns-kann-keener“-Haltung der Berlinerinnen, die Tucholsky besungen hat: „Mädchen, kein Casanova hätte dir je imponiert“. Intellektuelle und Studenten der Universität, die damals noch nach einem vertrottelten Landesvater „Friedrich-Wilhelm-Universität“ hieß, diskutierten in verräucherten Kaffees, woanders trafen sich die Artisten des großen Varietes Wintergarten, angehende Filmstars und solche, die ihre Träume längst ver-

schrottet hatten, eilten zur Filmbörse, denn im Süden der Straße war die Filmindustrie zuhause. Und dazwischen jene käuflichen Priesterinnen der Venus, deren glänzendes Make up darüber hinwegtäuschen sollte, daß sie auf der tiefsten Stufe der Ausbeutergesellschaft standen.

Doch das strahlende Bild der Straße trog, und hinter dem schönen Schein leuchtete das wahre Sein auf, wenn wie im Winter 1932 Berlins Arbeitslose zur von der Polizei verbotenen Hungerdemonstration in der Friedrichstraße antraten. Dann stockte plötzlich der Verkehr. „Brot und Arbeit“ scholl es aus den Mündern von Tausenden. Dann gab es Polizeiatacken, die Rolläden schützten die Vergnügungspaläste, doch die Kaffeehausmusik wurde übertönt vom Gesang der Straße: „Die Internationale erkämpft das Menschenrecht“.

Das sind Erinnerungen, die der Anblick der Friedrichstraße im Sommer 1945 nicht mehr zum Klingen bringen kann. Soweit ich vom Bahnhof nach Süden blicke – Trümmer. Der Fußweg verschüttet, eine schmale Rinne auf der Fahrbahn bietet Platz für zwei oder drei Fußgänger. Ich gehe über die Linden, überquere die Leipziger Straße. Etwa

Bild 3 „Am 1. Mai — eine Partei“. Hunderttausende demonstrierten am 1. Mai 1946 zum ersten Mal unter den Fahnen der Sozialistischen Einheitspartei in Berlin. Einheit der Arbeiterklasse und festes Bündnis mit allen aufbauwilligen antifaschistischen Kräften — hierzu bekannten sich die Werktätigen.





Bild 1 Zerstörte Brücken und Bahnanlagen — das Erbe einer Zeit, in der die „Räder für den Sieg rollten“

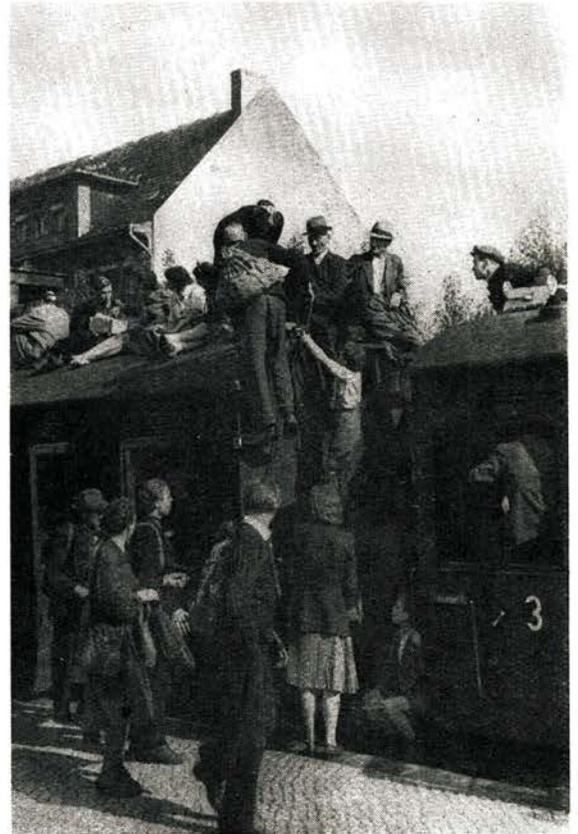


Bild 2 Ein alltägliches Bild aus jener Zeit vor 20 Jahren: Glücklicher, wer einen Platz auf dem Dach errang, glücklicher, wer mit einigen „gehamsterten“ Kartoffeln die Rückfahrt antreten konnte

hundert Meter vor mir ein Landser, wie man sie damals überall traf, aus der Gefangenschaft entlassen oder aus einem Versteck aufgetaucht und nun auf dem Weg nachhause. Der Fußweg, der einst ein Stück der Fahrbahn war, wird schmaler. Ein klappriger Schienenstrang, auf dem Trümmerfrauen einige Loren schieben. An die Loren haben sie mit Kreide geschrieben „wir sind keine Naziweiber“.

Wie ich noch die Inschrift betrachte, spüre ich, daß sich vor mir etwas ereignet haben muß. Der Landser ist zusammengebrochen, Trümmerfrauen richten ihn auf, setzen ihn auf einen Steinbrocken, der auch seinem Rücken Halt bietet. Man gibt ihm zu trinken. „Hat nicht eine noch' ne Stulle da?“ Doch der Landser winkt ab. „Ich hab' doch hier gewohnt.“ Und immer wieder: „Das Schild“, „das Schild“. Jetzt sehe ich auf: Auf dem Trümmerberg, der einst ein Haus war, befindet sich, an einem Pfahl befestigt, ein Schild. Ich lese:

Friedrichstraße 234. Die Sammelbeerdigung findet am 8. März 14 Uhr auf dem Gemeindefriedhof Reinnickendorf, Humboldtstraße statt.

Setzt an die Stelle der Friedrichstraße die Namen einer Hauptstraße aus Leipzig, Dresden, Neubrandenburg, Karl-Marx-Stadt oder irgendeiner anderen Stadt, und ihr habt das Bild, das Deutschland 1945 bot. Jede Straße ein Symbol der materiellen Zerstörung. Setzt an die Stelle des Landsers X, der aus Hitlers großem Raubzug zurückkehrte, die Mütter, die ihre Kinder suchten — und ihr habt das Bild der großen seelischen Not jener Zeit.

Materielle Verluste sind meßbar, wurden von den Statistikern erfaßt, unmeßbar bleibt das Leid.

Unmeßbar bleibt auch die Vernichtung sittlicher Maßstäbe, die Verschüttung moralischer Maximen und humanistischer Ideale durch den Ungeist des Faschismus. Es war damals nicht nur in den Straßen dunkel, es herrschte Dunkelheit in vielen Herzen und Hirnen. Eine Generation war unter dem Leitspruch „Führer befehl, wir folgen“ erzogen worden. Unbekannt war ihr, daß die Gesetze der gesellschaftlichen Entwicklung von den Begründern des wissenschaftlichen Sozialismus erforscht worden waren. Sie hatten nur zwei Dinge gelernt, gehorchen und marschieren, „bis alles in Scherben fällt“. Jetzt standen sie vor den Scherben, fühlten sich betrogen und glaubten, klug zu sein, wenn sie sich nie wieder um Politik kümmern wollten. Nur eine Moral war ihnen eingebläut worden, die des Stärkeren. Mit ihr waren sie unter Hitlers Galgenkreuzfahrten über die Grenzen gezogen. Jetzt, geschlagen und demoralisiert, kannten viele von ihnen nur noch das Wolfs-gesetz des Stärkeren. „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott.“ Gewiß, es gab auch andere, und sie entschieden letztlich das Schicksal des Landes. Antifaschisten der ersten Stunde, Männer und Frauen, die die Trümmer beseitigten, die ersten Verwaltungen in Gang brachten, die Schienen Meter um Meter reparierten, aus drei Lokomotiven eine machten — und sie fuhr —, Hochöfen wieder anbliesen. Aber ein wenig kamen sie sich vor, wie Menschen, die im Dunkeln in einem zusammengestürzten Tunnel arbeiten. Wer konnte den Weg erleuchten, das Ziel setzen?

Unvergeßlich eine Sitzung im Sommer 1945 in einer kleinen märkischen Kreisstadt. Eine Autopanne hatte für Edwin Hoernle zu einem Zwangsaufenthalt geführt.

Er, dessen Name unlöslich mit der demokratischen Bodenreform verbunden bleibt, nutzte die Gelegenheit zu einem improvisierten Gespräch mit der gerade anwesenden „Prominenz“ des Ortes. Hier entwickelte er, was wir zwar aus der Presse schon kannten, manchem aber erst jetzt völlig klar wurde. Die Blockpolitik gewann unter seinen Worten Inhalt, er sprach aber vor allem über die Sammlung der Arbeiterschaft in den beiden Arbeiterparteien und die Notwendigkeit ihrer Vereinigung. Er verhehlte keineswegs die Fehler der Vergangenheit, aber er zog die Lehren für die Zukunft.

Wenn je, so traf hier das Wort zu, daß die Zuhörer an den Lippen des Redners hingen. Wir diskutierten, wir fragten immer wieder. Das Auto war längst repariert, wir alle hatten seit Stunden nichts gegessen, doch unermüdlich beantwortete Edwin Hoernle unsere Fragen. Von den Fehlern der Vergangenheit zu den Sorgen der Gegenwart pendelte das Gespräch. Doch dann entwickelte Hoernle, hier vor vielleicht zwanzig Antifaschisten einer Kleinstadt im Sommer 1945, in dem die Sorgen uns zu übermannen drohten, das Zukunftsbild einer Gesellschaft ohne Ausbeuter und Ausbeutung. Er sprach mit der tiefen Gläubigkeit eines von seiner Idee überzeugten Menschen, aber seine Beweisführung war von kristallklarer Wissenschaftlichkeit.

Da sagte einer der Teilnehmer, ich glaube es war ein kleiner Unternehmer, etwa folgendes: „Und das wollen sie mit den Menschen erreichen?“ Nun zeichnete er ein Bild des Menschen jener Tage, wie es sich uns tatsächlich darbot. Er sprach von jenen, die das Haus des Nachbarn geplündert hatten, weil es von seinen Bewohnern verlassen war, von jenen, die bei Tag Schiebergeschäfte machten und nachts auf fremden Feldern ernteten. Beispiel reihte sich an Beispiel, und wir wußten alle, er übertrieb nicht. Dann kam noch einmal seine Frage: „Und mit den Menschen wollen sie ihre ideale Zukunft, die ja wohl der Sozialismus sein soll, erreichen?“ Ganz ruhig und überzeugend entgegnete Hoernle: „Das unterscheidet uns Marxisten von allen früheren und jetzigen idealistischen Philosophien und Religionen. Sie alle haben dem Menschen Moral gepredigt, aber nie haben sie gesellschaftliche Verhältnisse geschaffen, die moralisch waren. Wir warten nicht auf bessere Menschen. Wir werden mit den Menschen, so wie sie heute sind, die Verhältnisse bessern. Und wir alle werden es noch erleben, wie sich mit der Änderung der Verhältnisse auch der Mensch wandeln wird.“

Hier wurde im kleinen Kreis ein Licht gesetzt, den Weg in die Zukunft zu erhellen.

Mit welchem Erfolg wir alle unter der Führung der am 21. April 1946 entstandenen einheitlichen Partei der Arbeiterklasse den Weg aus Not und Trümmern gegangen sind, das ist meß- und zählbar. Wer könnte all die neuen Industriewerke nennen, die in den vergangenen zwei Jahrzehnten entstanden? Die Trümmer in den Städten sind beseitigt, zum größten Teil wurden und werden Berlin und Leipzig, Dresden, Neubrandenburg und all die anderen vom Krieg zerstörten Wohnstätten wieder aufgebaut. Ja, völlig neue entstanden. Hier sprechen Statistiken eine beredete Sprache.

Nicht direkt meßbar, wohl aber überall spürbar ist die Wandlung des Menschen. Natürlich vollzog sie sich nicht im Selbstlauf, sondern die Partei der Arbeiterklasse war die große Erzieherin.

Wieviel beharrliche Aufklärung war notwendig, um z. B. die Aktivistenbewegung zur Alltagserscheinung werden zu lassen. Und doch wurde seinerzeit hart diskutiert um die Frage, sollen wir erst mehr arbeiten, um dann besser leben zu können, oder ist nicht eine höhere Zuteilung an Lebensmitteln Voraussetzung für

die Produktionserhöhung. Die Frage wurde von den Werkträgern selbst richtig beantwortet, weil die Partei ihnen die Kenntnis der wirtschaftlichen Zusammenhänge vermittelte.

Doch die Partei tat mehr. Sie stellte der Arbeiterschaft die Aufgabe, den Staat zu führen, und die Wirtschaft zu leiten. Das bedeutete für den einzelnen Opferung der Freizeit, Weiterbildung und Fernstudium. Aber die Hoffnung, gehegt von den Herren von gestern, daß es ohne sie nicht ginge, daß es ohne die „bewährten“ alten Beamten und die natürlich noch bewährteren „Wirtschaftsführer“ nicht klappen würde, ist in alle Winde zerstoßen. Die Partei steckte die Etappen ab, erhellte den Weg.

Zwanzig Jahre sind eine kurze Zeit, so möchte man meinen, um ein Urteil über die moralische Wandlung der Menschen abgeben zu können. Sicher, es fehlen die Maßeinheiten, aber es gibt Vergleichsmaßstäbe. Sie liefert der zweite Staat auf deutschem Boden. Wo muß man zugeben, die Vergangenheit nicht bewältigt zu haben? Wo gibt es Revanchismus und den Drang nach atomarer Aufrüstung, Hakenkreuzschmierereien, Verwüstungen jüdischer Friedhöfe, Rassenhetze und deutsche nationalistische Überheblichkeit? Diese Fragen stellen, heißt, sie beantworten.

Es ist schon so geworden, wie es Edwin Hoernle voraus sagte: Mit den Menschen von 1945 haben wir neue, menschenwürdige Verhältnisse geschaffen und die Menschen selbst sind im Wandel begriffen, unmeßbar, aber unverkennbar!

Das ist das historische Verdienst der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

„Wer aber ist die Partei?“

Sitzt sie in einem Haus mit Telefonen?

Sind ihre Gedanken geheim, ihre Entschlüsse unbekannt?

Wer ist sie?

Wir sind sie.

Du und ich und wir — wir alle.“ (Bertolt Brecht)

Bild 4 Wer das Neue schaffen will, braucht Wissen. „Mehr Arbeiter-Bauern an die Hochschulen“ mahnen Berliner Studenten am 1. Mai 1946, eine Forderung, die die Partei der Arbeiterklasse in unserem Staat verwirklichte
Fotos: Donath, Berlin



Die Kleinbahn des ehemaligen Kreises Jerichow



2

Fährt man mit dem D-Zug von Berlin nach Magdeburg über Brandenburg, Genthin, so erblickt man hinter dem Bahnhof Burg bei Magdeburg eine Schmalspurbahn, die in östlicher Richtung abzweigt. Als Schmalspurliebhaber faßt man sofort den Entschluß, dieser Bahn gelegentlich einen Besuch abzustatten. Im Sommerfahrplan 1965 des Kursbuches der Deutschen Reichsbahn findet man zwei schmalspurige Strecken, die von Burg ausgehen:

1. Strecke Nr. 207r: Burg-Lübars
2. Strecke Nr. 207p: Burg-Magdeburgerforth-Ziesar mit Querverbindung Ziesar-Altengrabow

Beim ersten Besuch stellte sich jedoch heraus, daß der Betrieb auf der Strecke Burg-Lübars bereits eingestellt war und daß die andere Strecke mit dem Auslaufen

des Sommerfahrplans 1965 ebenfalls stillgelegt werden soll. Demzufolge ruht daher seit dem 26. 9. 1965 jeglicher Verkehr auf diesen Bahnen. Die Fahrzeuge werden auf andere Strecken umgesetzt, verkauft oder verschrottet, die Gleise werden abgerissen.

Zur Erinnerung an diese recht interessante Bahn sei der folgende Beitrag gedacht.

Am 4. 9. 1896 wurde in dem Kreis Jerichow der erste Abschnitt der „Kleinbahn Jerichow I“ in Betrieb genommen.

Das Schmalspurnetz mit 750 mm Spurweite umfaßte insgesamt folgende Streckenabschnitte (vergl. Bild 1):

- Burg – Magdeburgerforth
- Ziesar – Altengrabow
- Burg – Lübars
- Lohburg – Gommern
- Lohburg – Altengrabow

Zwischen Altengrabow und Lohburg bestand eine Verbindung über Normal- und Schmalspur, die durch drei Schienen realisiert wurde. Die Schmalspurbahn diente einmal dem Anschluß der verschiedenen Güter (z. B. Stresow), der Stärkefabriken (z. B. Wüstenjerichow) und der Forstwirtschaftsbetriebe mit der normalspurigen Bahn Burg bzw. Gommern und zum anderen für den regen Ausflugsverkehr der Burger Einwohner in die Jerichower Schweiz nach Magdeburgerforth (Bild 2). Die Strecken führten durch herrliche Wälder und über Wiesen. In Grabow zum Beispiel waren die Gleise mitten auf der Dorfstraße verlegt. Der Verkehr war früher so groß, daß zum Beispiel sonntags nachmittags zwei Züge fuhren, die voll besetzt waren. Nach dem ersten Weltkrieg setzte ein Rückgang des Verkehrsstromes ein, so daß mitunter tagelang kein Zug fuhr. Dieser Zustand änderte sich ab 1934 bis 1945, so daß die Bahn sogar drei eigene Busse und zwei Sattelschlepper für den Personen- bzw. Güterverkehr einsetzte.

Seit 1924/1925 waren Bestrebungen im Gange, die Bahn auf Normalspur umzustellen. Die Bahn sollte dann nicht mehr dem Kreis Jerichow, sondern einer Aktiengesellschaft unterstellt werden. Diese Umspürung wurde notwendig, da alle anfallenden Güter von Normal- auf Schmalspur und umgekehrt umgeladen werden mußten.

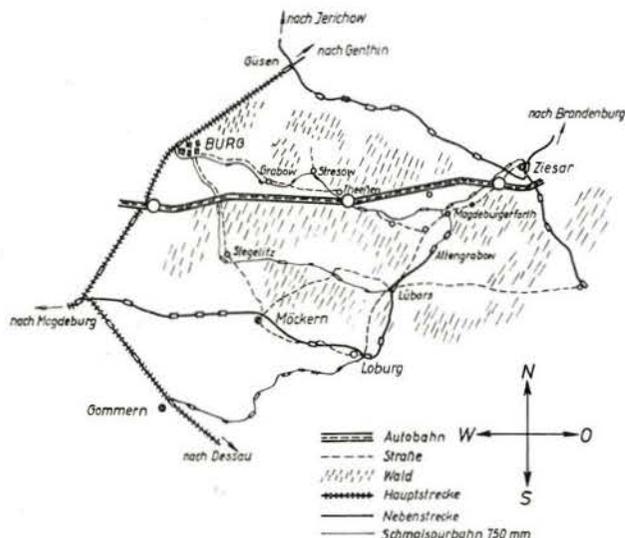


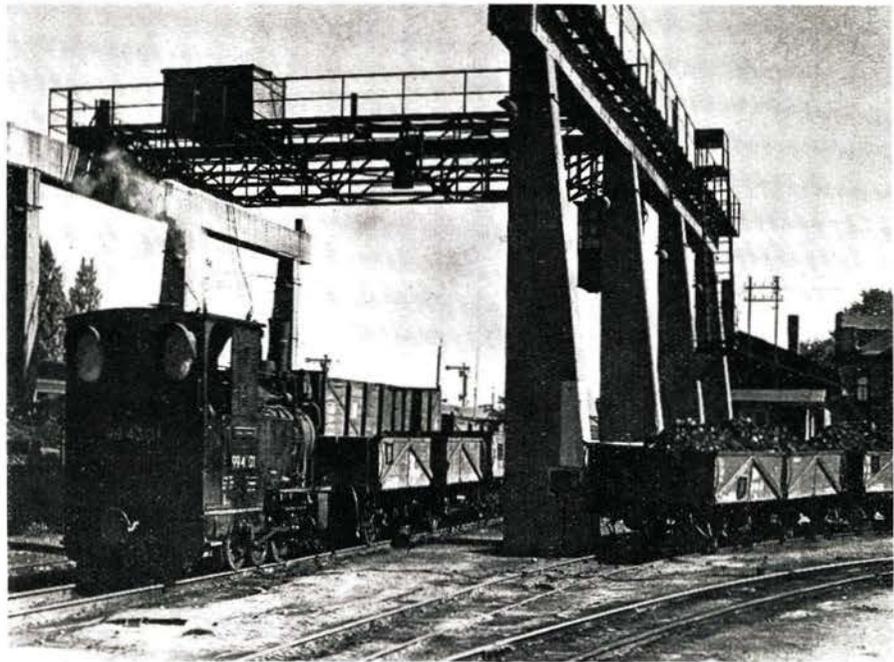
Bild 1 Streckennetz der Kleinbahn des ehemaligen Kreises Jerichow

Bild 2 Bahnhof Magdeburgerforth

Bild 3 Moderne Umladestraße in Burg — Umladebahnhof

Bild 4 Cn2-Lok 99 4301, im Jahre 1920 von Orenstein & Koppel erbaut

Bild 5 Dn2-Lok 99 4643, im Jahre 1912 von Orenstein & Koppel erbaut



3

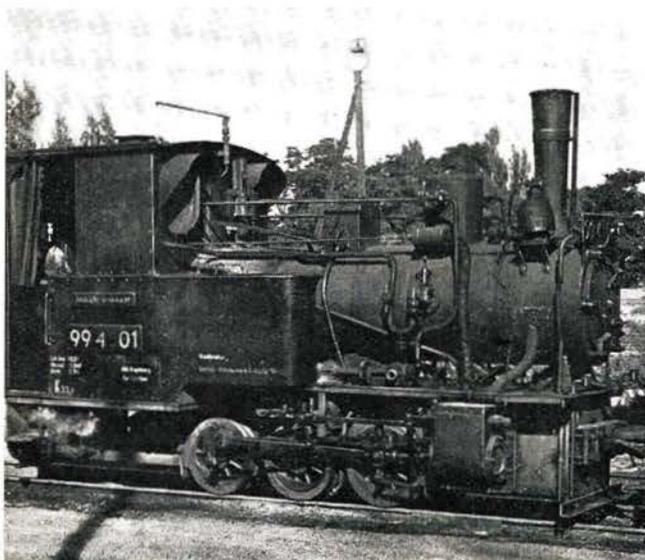
Rollböcke oder Rollwagen konnten wegen der geringen zulässigen Streckenbelastung nicht eingesetzt werden. Auch die für die Schmalspur angelegte Rampe zum Verladen von Kartoffeln, Rüben usw., die durch den Höhenunterschied zwischen dem erhöhten Schmalspurgleis und dem Normalgleis direkt in die Normalpurwagen fallen konnten, schaffte wenig Erleichterung. Auch eine neuerbaute Kohlen-Umladestraße mit Portalkran (Bild 3) in Burg änderte nicht viel an der Situation, so daß u. a. folgende Gründe zum Einstellen der Bahn führten:

1. Vernachlässigung des Oberbaues und damit Herabsetzung der Durchschnittsgeschwindigkeit;
2. Parallelbetrieb durch eine Omnibuslinie;
3. Überalterung des Fahrzeugparks.

Wie aus der Streckenübersicht (Bild 1) zu ersehen ist, haben alle Endbahnhöfe Normalspuranschlüsse. Außerdem ist größtenteils parallel zum Streckennetz ein Straßennetz vorhanden, wodurch die Entscheidung, die Bahn einzustellen, wesentlich erleichtert und auch beschleunigt wurde. Zuerst wurde 1960 die Teilstrecke Gommern-Lohburg stillgelegt, der dann 1965 die restlichen Strecken folgten.

Der größte Bahnhof des Netzes ist der Umladebahnhof Burg, wo sich ein zweistöckiger Lokschuppen und die Reparaturwerkstatt befinden. Neben vielen Gleisen, einer Gleiswaage, dem Kohlenschuppen usw. ist für den Modelleisenbahner eine Dreieckskehre von besonderem Interesse, die zum Richtungswechsel der Lokomotiven dienen sollte, jedoch kaum benutzt wurde. Neben den landschaftlichen Reizen der Strecken bietet der

4



5



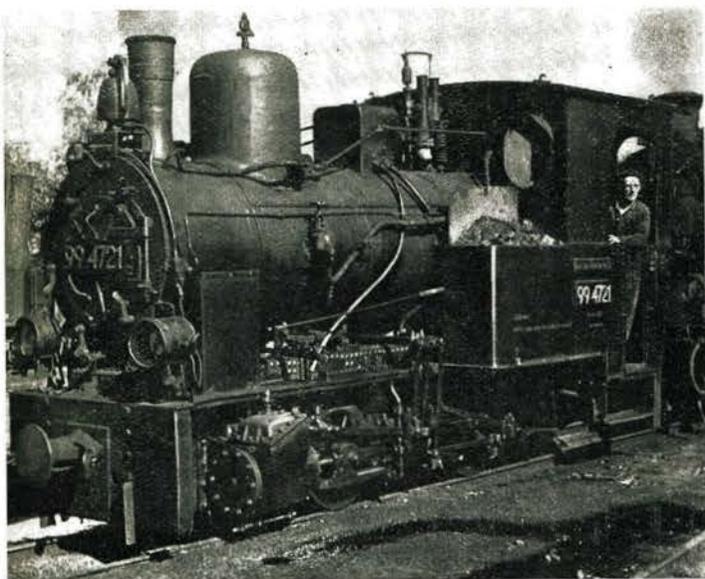
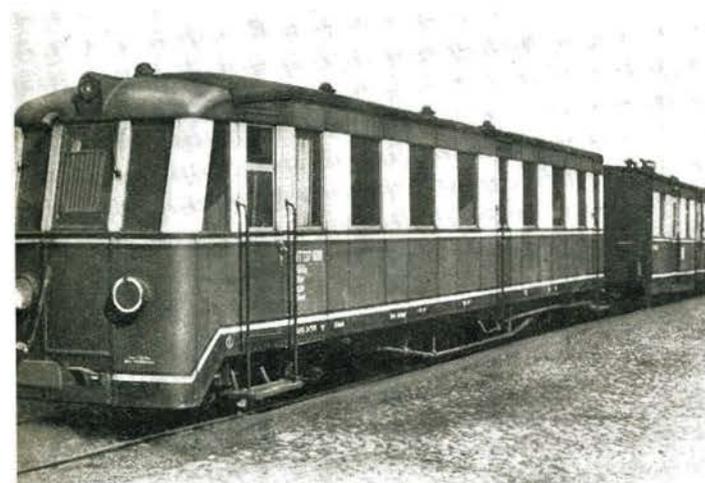


Bild 6 Bn2-Lok 99 4721, im Jahre 1922 von Henschel erbaut



Bild 7 1Dh2-Lok 99 4801, im Jahre 1938 von Henschel erbaut

Bild 8 VT 137 600



bereits erwähnte zweispurige Teilabschnitt Lohburg-Altengrabow interessante Einzelheiten. Auf dieser Strecke durften laut Genehmigungsurkunde vom 6. 12. 1901 gemischte Züge verkehren, d. h., Normalspurwagen konnten von einer Schmalspurlok gezogen werden, wofür spezielle Zwischenwagen erforderlich waren, die auf der Normalspur liefen und neben der Normalspurkupplung unsymmetrisch eine Schmalspurkupplung hatten. Schmalspurigen Zügen mit Personenbeförderung durften vollspurige Wagen bis zu 16 Achsen angehängt werden. Vollspurige Militärzüge konnten sogar bis zu 110 Achsen haben. Für den Betrieb auf dieser dreischienigen Kleinbahn mußte deshalb extra eine Dienstanzweisung ausgearbeitet werden.

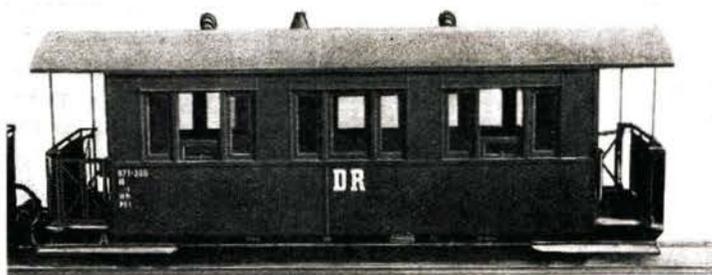
Der Fahrzeugpark ist recht interessant und hat gegenüber anderen Schmalspurbahnen einige Besonderheiten. Ursprünglich wurde der gesamte Verkehr durch die Lokomotiven Nr. 1 bis 5 ausgeführt, die als Dreikuppeler von Jung/Jungenthal beschafft wurden. Ab 1902 lieferte dann Hagans/Erfurt neue Dreikuppeler-Loks (Nr. 6 bis 10), von denen die beiden letzten als Nummer 99 4614 (Baujahr 1909) und 99 4615 (Baujahr 1910) von der Reichsbahn übernommen wurden. 1965 wurden diese Loks verschrottet, nach dem ihren Schwestern bereits bis 1926 das gleiche geschehen war. Von Orenstein & Koppel, Drewitz, wurden ab 1912 bis 1924 insgesamt fünf Vierkuppeler-Loks beschafft, von denen die Nr. 11, 12, 14 (spätere 99 4642; 99 4643; 99 4645) Innenrahmen und die Nr. 13, 15 (spätere 99 4641; 99 4644) Außenrahmen hatten. Die letzteren wurden als gebraucht aus Oberschlesien beschafft. Eine interessante Modifikation machte dabei die Lok 99 4642 durch, die durch Anbau eines Hilfstenders zur Schleppenderlok 99 4551 „umfrisirt“ wurde. Der Tender (2achsigt) faßte 2,5 t Kohle und 4 m³ Wasser. Da sich der Umbau nicht bewährte, wurde er rückgängig gemacht. Alle fünf Lokomotiven erhielten jedoch ein moderneres Aussehen durch die Abschrägung des Führerhausoberteils, was wegen der Profilmfreiheit notwendig wurde. 1938 schließlich erwarb die Kleinbahn zwei moderne Heißdampflokomotiven von Henschel, Kassel, die als Nr. 99 4801 und 99 4802 in das Nummernsystem der DR eingingen. Auch die Lok 99 4802 machte eine Veränderung durch; sie wurde versuchsweise im LOWA Freital von einer 1D- auf eine D-Lok umgebaut. Auch dieser Umbau wurde später rückgängig gemacht. Zur Vervollständigung sei noch auf die Verschiebelok 99 4301 sowie auf die Lok 99 4721 hingewiesen, die wegen ihres Röchelns auf den Namen „Düsenbomber“ getauft wurde. Sie kam erst 1945 zur Kleinbahn, als sie beim Autobahnbau überflüssig wurde. Außerdem war eine dreiachsige Diesellok mit Spurwechselradsätzen von 600 bis 900 mm Spurweite vorhanden. Vor der Einstellung des Betriebes 1965 befanden sich noch folgende Loks in Dienst:

- 99 4301 (Bild 4)
- 99 4643 (Bild 5)
- 99 4721 (Bild 6)
- 99 4801 (Bild 7)
- 99 4802

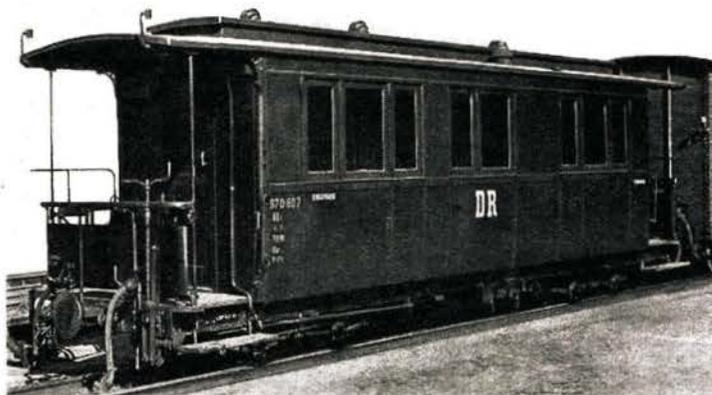
Die Lokomotiven 99 4641 und 99 4645 wurden bereits seit 1964 auf der Strecke Kyritz-Perleberg eingesetzt. Die 99 4642 wurde verschrottet, die 99 4644 steht im Raw in Görlitz.

Neben den Dampflokomotiven wurde versuchsweise ein dreiteiliger „Schnelltriebwagen“ (Bild 8) eingesetzt, der sich jedoch nicht bewährte.

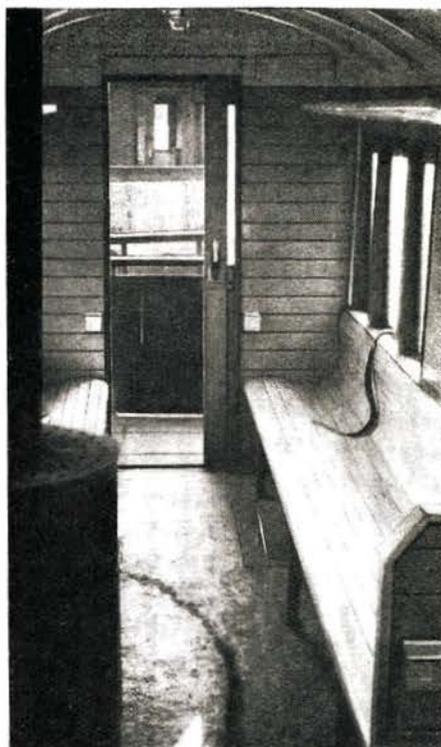
An Personenwagen sind vorwiegend die seit der Eröffnung der Bahn eingesetzten zweiachsigen Personenwagen (Bild 9) vorhanden, die einen Radstand von 3,8 m haben. Die Sitzbänke befinden sich in Längsrichtung der Wagen (Bild 10).



9



11



10

Die Heizung erfolgte noch bis zur Betriebseinstellung durch Kohleöfen. Neben diesen zweiachsigen Wagen befanden sich auf der Strecke noch verschiedene vierachsige Wagen sächsischer Herkunft, z. B. der Typ 970-807 (Bild 11), Drehzapfenabstand 5,20 m, der ebenfalls Sitzbänke in Längsrichtung hat. Außerdem waren noch einige sächsische vierachsige Wagen der Länderbauart vorhanden (970-821).

Der im Bild 9 dargestellte Wagen existierte früher auch als offener, überdachter Sommerwagen für 2. und 3. Klasse.

Der Güterwagenpark erstreckte sich von offenen und gedeckten zweiachsigen Wagen über dreiachsige O- und R-Wagen bis zu vierachsigen O- und G-Wagen, wobei die letzteren wiederum vom sächsischen Schmalspurnetz stammen. Die typischen vierachsigen O-Wagen der Jerichower Kleinbahn eignen sich besonders gut zum Nachbau, da sie einen sehr kleinen Radstand aufweisen.

Bild 9 Typischer Personenwagen der Jerichower Kleinbahn, beschafft von der Aktien-Gesellschaft Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, Düsseldorf Oberbilk

Bild 10 Innenraum des im Bild 9 dargestellten Personenwagens

Bild 11 Personenwagen sächsischer Herkunft

Fotos: Verfasser

Abschließend sei noch bemerkt, daß die Kleinbahn neben anderen Spezialwagen einen Unkraut-Vertilgungswagen sowie einen Schneeflug besaß.

(Für seine Unterstützung und Auskünfte über Geschichte und Technik der Bahn möchte ich dem Werkmeister Ernst Reimann danken.)

Die Arbeitsgemeinschaft Bad Dürrenberg (6/20) veranstaltet im Rahmen ihres Arbeitsplanes am 22. April 1966 im Klubhaus der Werk tätigen, Bad Dürrenberg, Apothekerberg, ihren ersten Vortragsabend.

Thema: Entstehung und Entwicklung der Rübelandbahn.

Beginn: 19.00 Uhr.

Interessenten sind dazu herzlich eingeladen.

i. A. Langrock

nicht zu groß
nicht zu klein
gerade richtig

1:120



Straßenfahrzeuge für den Modellbetrieb

Angefangen hatte es mit dem zerbrochenen Fahrgestell eines Robur-Postautos. Wegwerfen die Reste, warum eigentlich? Reparieren war auch nicht nach meinem Geschmack, also etwas Neues bauen!

Als Werkzeug verwendete ich eine kleine Laubsäge mit Metallsägeblättern, eine Nagelfeile, eine spitze Pinzette und ein kleines Taschenmesser. Für die Klebarbeiten kam OWO-Spezialplastkleber in Frage, der sich für diese Arbeiten besser eignet als beispielsweise Duosan oder Agol.

Für die Tatra-Zugmaschine fehlte ein entsprechender Anhänger. Ein schweres Dreiachsfahrzeug mußte es sein. So entstand aus zwei Robur-Pritschen und zwei Fahrgestellen des Famulus-Hängers sowie den Rädern eines weiteren Famulus-Hängers ein solches Fahrzeug (Bild 1). Die Pritschen wurden dabei so gekürzt, daß die neue Pritsche statt der üblichen drei Felder fünf Felder lang ist und an der Trennstelle sich gerade eine Runge befindet. Auf die Räder der einfach bereiften Famulus-Achsen wurde jeweils ein weiteres Famulus-Rad aufgeklebt. Zwei kleine rechteckige rote Plastikstücke am Heck unter die Pritsche geklebt, ergaben die Rücklichter. Die Plane wurde aus den beiden Robur-Planen angepaßt.

Der nächste Eigenbau war ein Robur-Sattelschlepperzug (Bild 2). Mag sein, daß es diesen als Vorbild nicht gibt — ich habe ihn jedenfalls noch nicht gesehen —, aber die „Transportaufgaben“ beim Modellbetrieb machten solch ein Fahrzeug erforderlich. Zuerst wurden von dem erwähnten defekten Postauto — das Fahrgestell war direkt zwischen Koffer und Führerhaus an der Stelle gebrochen, an der sich die beiden Aussparungen für das Einkleben des vordersten Steges der Pritsche befinden (Kerbwirkung) — der Koffer und das restliche Fahrgestell mit dem Taschenmesser vorsichtig voneinander gelöst; ebenso wurden bei einem Robur-Lastzug die Pritschen von den Fahrgestellen entfernt. Von den beiden Pritschen wurden die beiden vorderen

Stirnflächen einschließlich der Seitenwände und des Bodens bis zur ersten Runge abgesägt und die beiden Schnittflächen einander angepaßt und zusammengeklebt. Die abgesägten Stirnflächen wurden zurechtgefeilt und als Verstärkungen von unten quer über die Stoßstelle geklebt. Von der nun entstandenen langen Pritsche wurden an einem Ende (dem späteren vorderen Ende) die beiden ersten Querstege mit der Laubsäge entfernt und die Stelle mit der Feile sauber geglättet. In der Mitte wurde auf die beiden Verstärkungen ein Reststück des Fahrgestells des bei der Dreiachshängerbauart zersägten Famulus-Hängers geklebt und dann das Robur-Fahrgestellstück — von welchem vorher die „Kardanwelle“ entfernt worden war — aufgeklebt. Das Drehgelenk eines Famulus-Hängers ergab den Drehpunkt für die Aufsattelung des Hängers auf den Zugwagen (Bild 3). Für den Zugwagen wurde das Fahrgestell des Robur-Motorwagens gekürzt und an die Rückwand des Führerhauses zwei Ersatzräder geklebt.

Was tun mit den Resten? Aus dem Fahrgestell des Robur-Hängers, dessen Achsstand um etwa 5 mm gekürzt wurde, und dem Wagenkasten des zerbrochenen Postautos entstand ein Postanhänger (Bilder 4 und 5). Ein Robur-Koffertwagen (Deutsche Post) wurde dazu mit einer Hängerkupplung versehen.

Ein paar Kunststoffstäbchen und die Radgestelle eines Robur-Hängers ergaben einen Holzanhänger (Bild 6). Aus einer Robur-Plane entstand ein Gepäckhänger für einen Robur-Bus.

Man sieht, der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, um aus den im Handel erhältlichen Modellen Neues, Ergänzendes für den Modellfahrzeugpark zu bauen. Ich hoffe, dazu einige Anregungen gegeben zu haben. Vielleicht könnten auch die Herstellerwerke (insbesondere der VEB ESPEWE und K. Haufe, Kamenz) Einzelteile ihrer Modelle, zum Beispiel Fahrgestelle und Einzelräder, in den Handel bringen, um die Bastelfreunde zu unterstützen.



BUCHBESPRECHUNG

Dipl.-Ing. RAINER ZSCHECH

„Triebwagen-Archiv“

Der Titel „Triebwagen-Archiv“ setzt die im Jahre 1961 mit den Büchern von Gerlach „Für unser Lokarchiv“ und 1963 Bäßold/Fiebig „Archiv elektrischer Lokomotiven“ begonnene Entwicklung fort, die deutschen Eisenbahnfahrzeuge archivmäßig zusammenzustellen.

Wissenswertes über Entwicklung, Bau und Einsatz der Triebwagen zusammenzufassen, ist Aufgabe dieses Buches. Gerade in den letzten Jahren wurden viele neue Baureihen von Triebwagen entwickelt, die mit dazu beitragen, den Traktionswandel der Eisenbahnen mit modernen Antriebsformen zu vollziehen. Diese Tatsache veranlaßt Verfasser und Verlag zur Herausgabe dieses Archivs.

Nach einem einführenden Abschnitt werden die Triebwagen den lokomotivbespannten Zügen gegenübergestellt. Diese Betrachtung enthält Angaben über technische, betriebliche und wirtschaftliche Merkmale sowie über die Einsatzbereiche beider Zugarten. Danach folgen die Beschreibung der vier Triebwagenarten — Dampftriebwagen, elektrische Triebwagen, Akku-

latortriebswagen und Verbrennungstriebeiwagen —, die alle den gleichen Aufbau zeigen. Einem kurzgefaßten Abriss über die Entwicklungsgeschichte der Triebfahrzeuge schließen sich die Beschreibungen der einzelnen Baureihen an, in die sowohl die deutschen Triebwagen bis zum Jahre 1945 als auch Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn nach 1945 einbezogen sind.

Ausgehend von der geschichtlichen Entstehung des Triebfahrzeugs behandelt der Autor bei der Baureihenbeschreibung den Fahrzeugteil, den Fahrgastraum und den elektrischen Teil bzw. die Maschinenanlage.

Hinweise über die Betriebsbewahrung und den Verbleib des Fahrzeugs vervollständigen den Gesamteindruck, den der Leser von der beschriebenen Baureihe erhält. Zu jeder Baureihenbeschreibung gehören ein Foto, eine Maßskizze und eine tabellarische Übersicht. Als Anlage bringt der Autor Übersichten über alte und neue Nummern elektrischer und Verbrennungstriebeiwagen sowie Zusammenstellungen von den vorhandenen elektrischen Triebwagen, Akkumulator- und Verbrennungstriebeiwagen.

Das 304seitige Buch mit 210 Bildern, 5 Tafeln sowie 2 Anlagen ist ab II. Quartal 1966 im Buchhandel zum Preise von 14,50 MDN erhältlich. *Mü*