

JAHRGANG 18

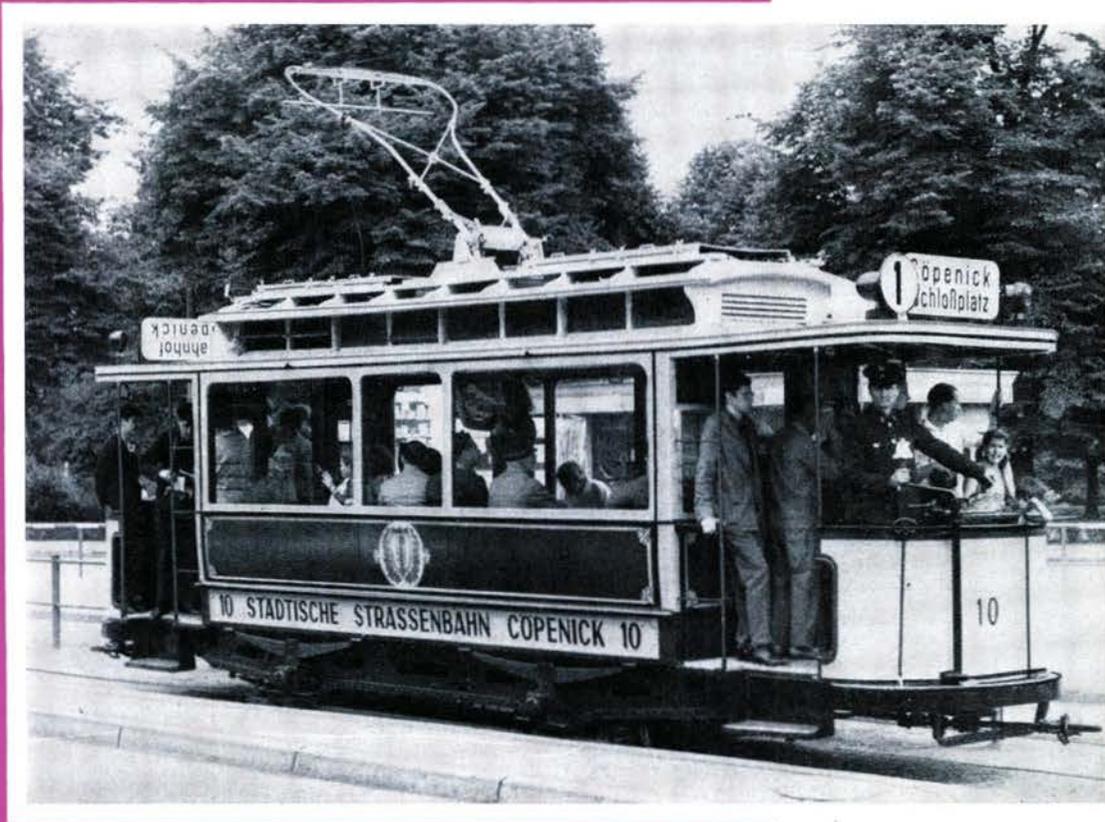
OKTOBER 1969

10

32 542

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



10 OKTOBER 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

## Der Redaktionsbeirat

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



**Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; General-  
sekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion:  
„Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing.  
Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redak-  
tionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61;  
grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.**

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter:  
Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze.  
Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3.– M. **Alleinige Anzeigenannahme:**  
DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle  
DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige  
Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-  
Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe.  
Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche  
Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in  
der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios,  
1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der  
Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bul-  
garien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88,  
Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsver-  
trieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 War-  
szawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kul-  
tura, 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 Boti-  
meve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-  
lichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig,  
Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

	Seite
Arbeitsgemeinschaft Kleinbahnfreunde Berlin Erster historischer Straßenbahntrieb- wagen in Berlin .....	285
H. Voigt Kurswagenbetrieb beim Vorbild und auf der Modellbahnanlage .....	287
I. Stephan Die Magdeburger im 20. Jahr der Re- publik .....	289
Drei tolle Tage .....	290
Wir stellen vor: Neue TT-Diesellok von Zeuke & Wegwerth KG .....	293
Die Spurweiten: Groß der Vater und klein der Sohn .....	294
H. Weber Vom Vorbild zum Modell .....	295
G. Arndt Die Bagdadbahn .....	301
Neue und verbesserte H0-Ergän- zungsbauweise .....	306
W. Kunert Neue dieselelektrische Lokomotive der Baureihe V 300 für die DR .....	308
Wissen Sie schon? .....	310
Nebenbahn Schleiz-Saalburg .....	310
P. Sperling / A. Delang, Berlin Eine Saunasitzung .....	311
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	312
D. Bätzold Viersystemlokomotiven Baureihe CC 40 100 der SNCF .....	313
Ergebnisse der Leserumfrage .....	316
K. Ebermann Eine Zinneisenbahn .....	317
Mitteilungen des DMV .....	318
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Besonderer Anziehungspunkt der diesjäh-  
rigen Köpenicker Festwoche war der von  
der Arbeitsgemeinschaft „Kleinbahn-  
freunde“ Berlin rekonstruierte historische  
Straßenbahntriebwagen Nr. 10 der che-  
maligen „Städtischen Straßenbahn Cöpe-  
nick“. Foto: Helmut Pochadt, Berlin

## Rücktitelbild

Ausschnitt der großen H0-Anlage unseres  
Beiratsmitgliedes Paul Sperling, Eich-  
walde bei Berlin. Einen kleineren Aus-  
schnitt dieses Motivs zeigten wir als Titel-  
bild des Heftes 2/69.  
Durch eine unsachgemäße Retusche war  
aber das Titelbild so schlecht im Druck  
gekommen, daß wir es für richtig halten,  
gewissermaßen eine „Rehabilitierung“ des  
Modellbauers Paul Sperling vorzunehmen.  
Hier nun sind die Details der äußerst  
präzise gebauten Anlage gut erkennbar.  
Foto: Achim Delang, Berlin

## In Vorbereitung

Bildbericht vom XVI. Internationalen Mo-  
dellbahnwettbewerb 1969  
Die Leipziger S-Bahn  
Vom Teerwerk Erkner zum Telespargel



## Erster historischer Straßenbahntriebwagen in Berlin

Die Kleinbahnfreunde in Berlin beschäftigen sich nicht mit dem Bau einer Gemeinschaftsanlage, sondern mit der Geschichte der Schmalspurbahnen der DDR und der Geschichte des Berliner Nahverkehrs. Dazu gehört auch der Aufbau einer Sammlung von Originalfahrzeugen. Einen Anfangserfolg konnte die Arbeitsgemeinschaft mit der ersten Fahrt eines historischen Berliner Straßenbahntriebwegens erzielen. Der Wagen der ehemaligen „Städtischen Straßenbahn Cöpenick“ wurde von der Arbeitsgemeinschaft in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Im folgenden soll einiges über den Bau und über die Geschichte der Straßenbahn in Köpenick gesagt werden.

Der Bahnhof Cöpenick, der im Jahre 1842 eröffneten Berlin – Frankfurter-Eisenbahn lag etwa 2 km vom Zentrum der Stadt entfernt. Der Verkehr zum Bahnhof wurde anfänglich von privaten Omnibusunternehmen ausgeführt. Erst am 18. Oktober 1882 ersetzte eine Pferdestraßenbahn diese Omnibusverbindung. Die Strecke war 1,8 km lang und verband den Bahnhof mit dem Schloßplatz. Den Betrieb übernahm ein privater Fuhrunternehmer, der hierfür eine Pacht zu zahlen hatte. Die Strecke wurde 1895 zweigleisig ausgebaut. Der steigende Verkehr und die Erfahrungen anderer Bahnbetriebe mit dem elektrischen Antrieb veranlaßten die Stadt Cöpenick, die Pferdebahnstrecke zu elektrifizieren, zumal die auf Cöpenicker Stadtgebiet endende Linie der ehemaligen „Berliner Ostbahnen“ bereits seit dem 15. August 1901 elektrisch fuhr. Mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes am 11. August 1903 wurde die Strecke über den Schloßplatz hinaus bis zum Depot in der Marienstraße (heute Wendenschloßstraße) verlängert. In der Folgezeit ist das Netz ständig erweitert worden. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Eröffnungen weiterer Strecken:

1903 Marienstraße – Wendenschloß (Gesamtstrecke)  
Schloßplatz – Bf Spindlersfeld

1906 Ankauf der Friedrichshagener Pferdebahn, Umbau auf Normalspur und Elektrifizierung sowie Bau von Verbindungsstrecken

1907 Bf Cöpenick – Bf Mahlsdorf

1909 Schloßplatz – Bf Grünau

1912 Bf Spindlersfeld – Bf Adlershof

Nach der Eingemeindung von Cöpenick in die Einheitsgemeinde Groß-Berlin ging die „Städtische Straßenbahn Cöpenick“ im Dezember 1920 in der „Berliner Straßenbahn“ auf. Erst im Jahre 1925, nachdem in der Lindenstraße die Gleisanschlüsse hergestellt waren, wurden durchgehende Linien in das übrige Stadtgebiet Berlins möglich. Nochmals hat man dann das Straßenbahnnetz in Berlin-Köpenick im Jahre 1925 mit einer Strecke zum Städtischen Krankenhaus und im Jahre 1929 mit der Strecke vom Bf Friedrichshagen zur Rahnsdorfer Mühle erweitert.

Zur Eröffnung des elektrischen Betriebes wurden zehn Motorwagen beschafft. Diese Wagen dienten für unseren Umbau als Vorbild, da es keinen Triebwagen aus dieser Zeit mehr gibt. Die Wagen wurden in der Waggonfabrik Aktiengesellschaft vormals P. Herbrand & Co. Köln-Ehrenfeld hergestellt. Die elektrotechnischen Anlagen lieferte die AEG Berlin. Im Innern der Wagen gab es 20 Sitzplätze auf zwei Längsätzen. Auf den offenen Plattformen konnten jeweils sieben Personen stehen. Die unteren Rahmen sowie die Fenster- und Ecksäulen bestanden aus Hartholz. Eine Warnglocke befand sich auf der Bremskurbel. Diese und die Fahrshalterkurbel wurden entsprechend der Fahrtrichtung umgesteckt. Jeder Wagen hatte zwei Motore zu je 25 PS. Die Stromabnahme erfolgte über einen sogenannten Schleifbügel. Da von den damals beschafften Fahrzeugen alle verschrottet sind, mußten wir auf einen ähnlichen Typ zurückgreifen. Der ehemalige Arbeitstriebwagen A 277 hatte für den Umbau die besten Voraussetzungen. Für den umgebauten Wagen haben wir die Nummer 10 gewählt,

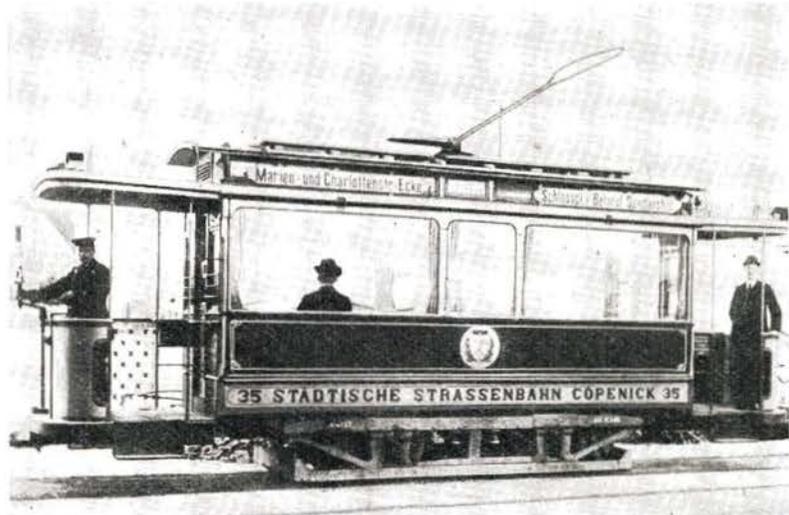


Bild 1 Historisches Foto eines Cöpenicker Straßenbahnwegens

Foto: Sammlung Kubig, Berlin

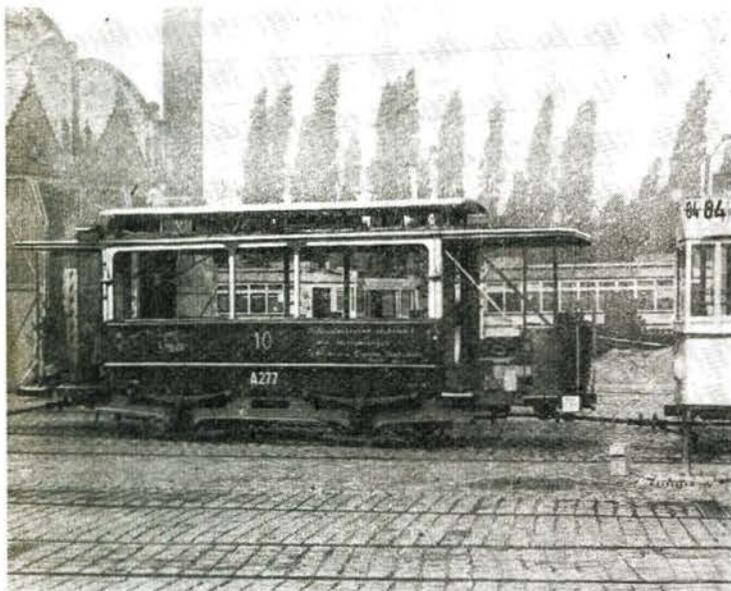
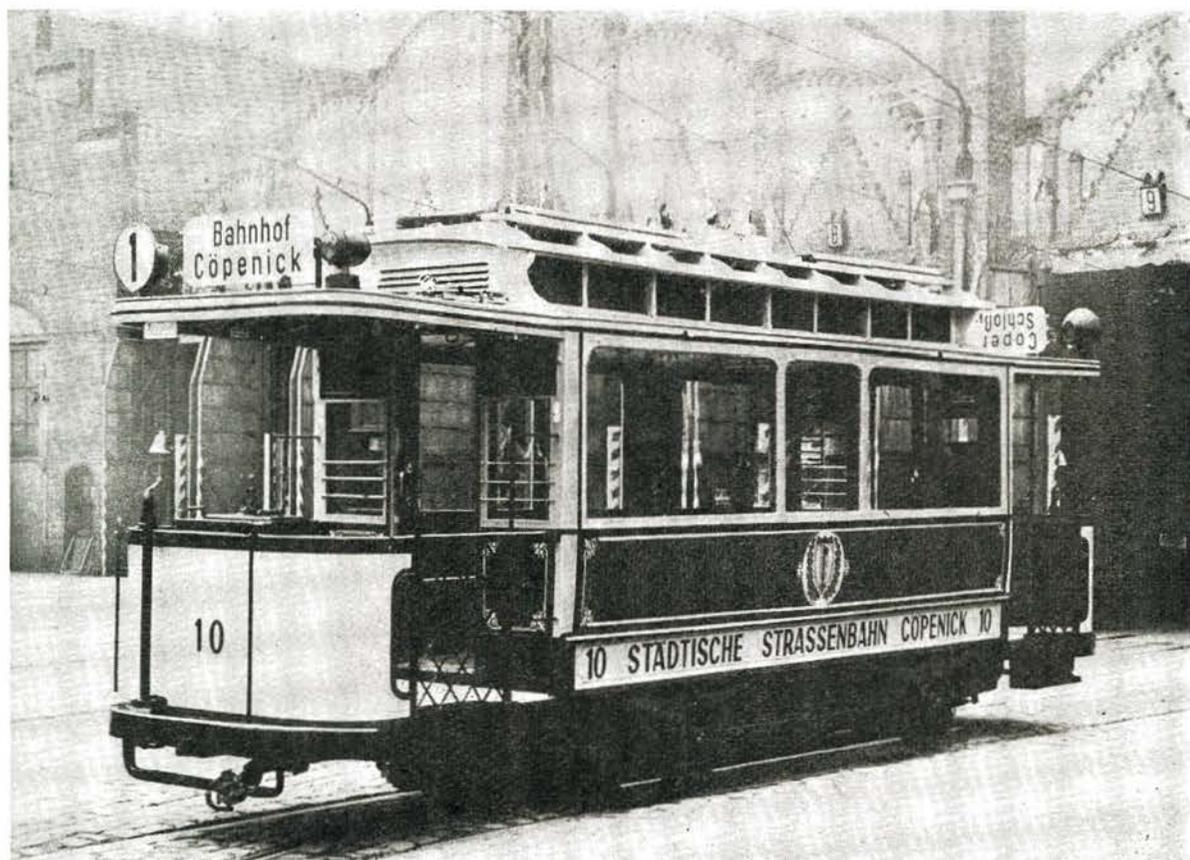


Bild 2 Von allen Anbauten befreiter Wagen (Herbst 1968)  
Foto: Demps, Berlin

weil die erste Besetzung der Nummer A 277 eben durch den Wagen 10 der ehemaligen „Städtischen Straßenbahn Cöpenick“ erfolgte. Im jetzigen Zustand hat er nicht mehr das alte Fahrgestell. Ein späterer Umbau ist geplant.

Einige Verkehrsbetriebe der DDR haben Straßenbahntriebswagen aufgehoben und in ihren ursprünglichen

Bild 3 Fertiggestellter Wagen vor seiner ersten offiziellen Fahrt  
Foto: Kieper, Berlin



Zustand zurückversetzt. Zum Teil sind Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes aktiv am Umbau beteiligt gewesen. So war es auch in Berlin. Das Märkische Museum hat vom VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe den bereits genannten Arbeitstriebwagen zum Umbau zur Verfügung gestellt bekommen. Die Arbeitsgemeinschaft verpflichtete sich dem Museum gegenüber, anlässlich des 20jährigen Bestehens der DDR, diesen Wagen herzurichten. Den Umbau hat der Rat des Stadtbezirks Berlin-Köpenick finanziell unterstützt. Im August vorigen Jahres konnten wir mit der Arbeit beginnen. In 5200 Freizeitstunden haben 15 Mitglieder der AG den Wagen termingerecht zur Eröffnung der 8. Köpenicker Festwoche fertiggestellt. Der Festzug bewegte sich vom S-Bahnhof Köpenick bis zum Rathaus. Angeführt wurde er durch den Straßenbahnwagen. Um den Besuchern Gelegenheit zu einer Mitfahrt zu geben, fuhr der Wagen noch an drei weiteren Tagen. Der Zuspruch war groß und gibt uns den Mut, mit dem Aufbau weiterer Fahrzeuge zu beginnen.

Die Sammlung von Originalfahrzeugen des Berliner Nahverkehrs und der Schmalspurbahnen der DDR ist nicht nur eine Freizeitbeschäftigung schlechthin. Sie ist für unsere Hauptstadt eine echte Attraktion und gibt gleichzeitig eine gute Anschauung über die Geschichte der Stadt Berlin.

#### Literatur:

Jung, Heinz, und Kramer, Wolfgang, „Die Straßenbahn in Cöpenick“, in: Berliner Verkehrs-Blätter 11 (1964) 12, Seiten 149 bis 157

Armknecht, Otto, „Die Städtische Straßenbahn Cöpenick“, in: Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahn, Kleinbahn und Straßenbahn 11 (1905), Nr. 2 bis 4

## Kurswagenbetrieb beim Vorbild und auf der Modellbahnanlage

Unter Kurswagen verstehen wir einzelne Wagen oder Wagengruppen in Reisezügen, die über deren Zielort hinauslaufen, oder in Unterwegsbahnhöfen abgekuppelt und anderen Zügen angehängt werden. Sie dienen der Bequemlichkeit der Reisenden, die ein entfernt liegendes Reiseziel ohne Umsteigen erreichen wollen. Der Einsatz von Kurswagen ist wegen des unterschiedlichen Verkehrsaufkommens im Sommer und Winter nicht gleich. In der Hauptreisezeit muß man nach bestimmten Fahrtzielen besondere Züge fahren, während in der übrigen Zeit des Jahres ein oder mehrere Wagen ausreichen, um den Fahrgästen ausreichend Plätze zu bieten.

So gab es beispielsweise vor einigen Jahren einen zweiseitigen Doppelstockgliederzug von Dresden nach Halberstadt, der in Halle (Saale) geteilt wurde. Eine Hälfte – der Stammzug – lief nach Halberstadt, die andere – ebenfalls aus fünf Wagengliedern bestehend – über Magdeburg/Wittenberge nach Rostock/Warnemünde. Für den Sommerfahrplan hätte das Platzangebot einer Hälfte nicht ausgereicht, so daß getrennte Züge gefahren werden mußten.

Bei Zügen nach Westdeutschland können wir ähnliche Feststellungen treffen. So hat der D 146 Dresden–München im Winterfahrplan Wagengruppen nach Nürnberg und Stuttgart, die in Hof abgehängt und mit dem Stammzug D 546 der DB vereinigt werden. Im Sommerfahrplan wird der auf sechs Wagen verstärkte Stuttgarter Zugteil bereits ab Dresden als D 1046 getrennt geführt und zwischen Hof und Nürnberg über Marktredwitz geleitet.

Ein weiteres originelles Beispiel sind die Züge D 118 Zwickau–Köln mit Kurswagen nach Aachen und D 120 Berlin–Aachen mit Kurswagen nach Köln und Bremen. Während beim D 120 der Bremer Kurswagen und der Postwagen bereits in Hannover vom Stammzug getrennt werden, findet in Hamm das Auswechseln der Kurswagengruppen statt, weil beide Züge etwa zur gleichen Zeit in Hamm eintreffen (D 118 4.52 Uhr; D 120 5.01 Uhr). 5.17 Uhr verläßt der Zug nach Aachen, 5.20 Uhr der Zug nach Köln den Knotenpunkt. Für die Gegenzüge D 117 und D 119 liegt der Zeitpunkt der Auswechslung zwischen 23.20 Uhr und 23.40 Uhr.

Wem der Kurswagenbetrieb interessiert, findet in dem von der Reichsbahn herausgegebenen Buch „Fahrpläne des internationalen Verkehrs“ Zuglauf und Wagenfolgen aller die DDR berührenden grenzüberschreitenden Züge. Wenn man weiß, ob es sich bei den Knotenpunkten um Kopf- oder um Durchgangsbahnhöfe handelt, kann man aus der Art der Wagenreihung Schlüsse über die Behandlung der Züge in diesen Bahnhöfen ziehen.

Der Reiseverkehr nach den sozialistischen Staaten ist in den letzten Jahren stark angewachsen; wir begegnen auf der von Dresden nach Prag führenden Strecke einer ganzen Reihe bekannter D- und Expreßzüge. Da sind die Triebwagenzüge „Vindobona“ und „Hungaria“; unter den lokbespannten Zügen sind der „Balt-Orient-Expreß“, „Pannonia“, „Sanssouci“, „Metropol“, „Saxonia“ und „Favorit“ zu nennen. Viele der genannten Züge führen Gruppen von Kurswagen, Schlaf-, Liege- und Speisewagen der verschiedensten Bahnverwaltungen mit sich; das gewohnte Grün unserer Reisezugwagen wechselt mit dem Dunkelblau der ungarischen

Wagen, dem Mitropa-Rot und den dunkelgetönten Speise- und Schlafwagen der ČSD.

Einer der interessantesten Züge ist der D 50/51 „Sanssouci“. Sein Stammzug Berlin–Wien besteht eigentlich nur aus zwei Wagen, nämlich ein AB4ü und ein Schlafwagen; bei Bedarf ist noch ein weiterer 2. Klasse-Wagen dabei. Verstärkt wird dieser Zug im Winterfahrplan zwischen Berlin und Prag durch vier Wagen 2. Klasse, ein Wagen 1. Klasse, Speise- und Gepäckwagen. Zwischen Wien und Prag läuft ein weiterer Kurswagen mit. Auf der zur Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) gehörenden Strecke Gmünd–Wien werden die Kurswagen von Berlin und Prag mit einem Personenzug, in der Gegenrichtung mit einem Eilzug vereinigt. Im Sommerfahrplan 1969 war die Zusammensetzung des „Sanssouci“ in beiden Richtungen verschieden, daher auch die Bezeichnung D 50/53. D 50 bestand aus einem Zugteil Berlin–Budapest (drei Wagen – MAV), einem Zugteil Berlin–Beograd (Gepäckwagen, Schlaf-, Liege- und Personenwagen – JZ), dem Speisewagen Berlin–Prag (ČSD) und dem Stammzug des „Sanssouci“ mit dem Mitropa-Schlafwagen. Der Gegenzug D 53 entsprach aber in seiner Zusammensetzung dem D 51 des Winterfahrplans.

In Berlin-Ostbahnhof hat man in den Morgenstunden Gelegenheit, den „Ost-West-Expreß“ D 105/106 zu betrachten, der in der Vielfalt seiner Wagentypen einen Rekord aufstellt.

Er besteht eigentlich nur aus Kurswagen, von denen allerdings manche nicht an jedem Tag der Woche verkehren. Im Winterfahrplan 1968/69 hatte der D 105 ab Berlin folgende Wagenreihung:

Die Spitze bildete ein Postwagen Berlin–Moskau mit dem großen Umgrenzungsprofil der sowjetischen Bahnen. Es folgten der Gepäckwagen Berlin–Brest, ein AB und der Speisewagen Berlin–Warschau der Polnischen Bahnverwaltung mit dem normalen Profil mitteleuropäischer Bahnen. Die nächsten Wagen waren zwei sowjetische Weitstreckenwagen mit großem Profil; alle weiteren Wagen hatten wieder das normale Umgrenzungsmaß. Auf einen französischen Reisezugwagen mit Gepäckabteil folgte ein sowjetischer Schlafwagen Aachen bzw. Ostende–Moskau. Die nächsten Wagen waren wieder Reisezugwagen belgischer bzw. niederländischer Herkunft, die bis Warschau durchliefen. Den Schluß bildeten sowjetische Schlafwagen aus Holland, Norwegen, Schweden und Dänemark mit dem Fahrtziel Moskau, aber alle nicht gleichzeitig an jedem Tag. Bei den nach Moskau laufenden Wagen werden im Grenzbahnhof Brest die regelspurigen Drehgestelle gegen solche ausgetauscht, die auf der breiteren Spur der sowjetischen Eisenbahn fahren können.

Aber nicht nur bei den großen grenzüberschreitenden Expreßzügen finden wir Kurswagen. Am Beispiel eines Eilzuges der ÖBB soll gezeigt werden, wie dessen Zusammensetzung im Laufe der allerdings 770 km langen Fahrtstrecke wechselt. Es handelt sich um den E 632 Bregenz–Wien, der für diese Distanz etwa 15 Stunden benötigt, aber auf insgesamt 60 Zwischenstationen hält. Als Eilzug ist er eigentlich erst auf dem Streckenabschnitt Salzburg–Wien anzusehen.

Der Stammzug Bregenz–Wien besteht nur aus zwei bis drei Wagen. Zwischen Bregenz und Innsbruck laufen an Sonnabenden und Sonntagen Verstärkungswagen,

ebenso zwischen Salzburg bzw. Linz und Wien, sowie täglich zwischen Innsbruck und Wien. Der Zug wird also im Laufe der Fahrt in Richtung Wien immer länger. Von Bregenz aus läuft am Schluß des Zuges ein Kurswagen nach Villach, der in Schwarzach-St. Veit auf einen Personenzug der Tauerbahn übergeht. Dieser Zug verläßt den Bahnhof Schwarzach-St. Veit in Gegenrichtung. Eigentlich hätte nun hier ein anderer Kurswagen von Villach über Badgastein nach Wien angehängt werden müssen. Da aber der genannte Bahnhof über wenig Gleise verfügt, die anderweitig zu dieser Stunde besetzt sind, findet das Beistellen dieses Kurswagens erst in Bischofshofen, dem nächsten Knotenpunkt statt. Bis hierher läuft auch ein anderer Kurswagen aus München, der zwischen Innsbruck und Kitzbühel, in Wörgl, vorn an den Zug angesetzt wurde. Er wird in Bischofshofen auf einem Nebengleis abgestellt. Das Ansetzen weiterer Wagen in Salzburg und Linz wurde schon erwähnt. Die letzte Verstärkung dieses Zuges findet in Amstetten statt. Ich habe den Lauf dieses Zuges etwas ausführlicher beschrieben, weil ich der Meinung bin, man sollte auch auf Modellbahnanlagen dem Betrieb mit Kurswagen etwas mehr Beachtung schenken.

Wir sind gewohnt, auf unseren Anlagen Reisezüge als geschlossene Einheiten zu fahren, und Rangierbewegungen in der Regel nur mit Güterwagen auszuführen, die an die Rampe gebracht oder vom Güterwagen-Aufstellgleis an den Nahgüterzug rangiert werden. Warum soll man nicht auch Reisezugwagen abstellen, Verstärkungswagen anhängen und Kurswagen austauschen? Viele Anlagen haben als Kernstück einen Bahnhof an einer Hauptstrecke, von der hier eine eingleisige Haupt- oder Nebenbahn abzweigt. In solch einem Bahnhof kann man den Kurswagenbetrieb ohne Schwierigkeit nachahmen. Aber wenn auch nur ein Durchgangsbahnhof an einer ein- oder zweigleisigen Hauptstrecke vorhanden ist, kann man Kurswagen des einen Reisezuges von der Lok des Gegenzuges an diesen ansetzen lassen. Man nimmt eben an, die Abzweigung von der Hauptstrecke befände sich außerhalb der Sichtweite des betreffenden Bahnhofs.

Es gibt auf Modellbahnanlagen noch andere Möglichkeiten als nur die, den Betrieb auf einem bestimmten Bahnhof einer Strecke darzustellen. Gehen wir doch einmal von dem Gesichtspunkt aus, daß wir den Lauf eines Zuges durch verschiedene Bahnhöfe verfolgen. Unser Bahnhof stellt dann bei jedem Durchlauf des Zuges eine andere Station dar; wenn wir ganz genau sein wollen, dann müssen wir die Namensschilder am Empfangsgebäude und auf den Bahnsteigen jeweils wechseln! Diese Arbeit wird sich aber niemand machen wollen. So abwegig ist jedoch der Vorschlag mit dem Wechsel der Stationen nicht, denn die Bahnhöfe an einer Strecke sind sich meist im Baustil und Gleisplan ähnlich. Wir können nun mit unserem Zug mitfahren und alle Vorgänge auf den Unterwegsbahnhöfen nachahmen. Das Beispiel des E 632 zeigt deutlich, daß Kurswagen auch auf kleineren Stationen gewechselt werden können.

Für Kurswagen ist jeder vierachsige Wagentyp geeignet; meist werden AB-Wagen verwendet, wenn die Kurswagen einzeln laufen. Das Auswechseln ganzer Wagengruppen nach dem Beispiel D 118/120 erfordert

etwas längere Bahnsteige, aber es genügt durchaus, die Gesamtlänge jedes der beiden Züge mit fünf Wagen zu begrenzen. Die schönen Nachbildungen der verschiedenen Reisezugwagen der Firma Schicht erleichtern unser Vorhaben. Es müßte nur noch die Möglichkeit bestehen, auswechselbare Zuglaufschilder an den Wagen anzubringen.

Das Umsetzen der Kurswagen im letzteren Beispiel wird eine Rangierlok besorgen, wenn die Kurswagen am Schluß des Zuges laufen. Muß der die abzweigende Strecke befahrende Zug, auf den der Kurswagen übergehen soll, in Gegenrichtung ausfahren, dann übernimmt die Zuglok das Ansetzen des Kurswagens. Er läuft dann an der Zugschleife. Man muß ja berücksichtigen, daß bei der Rückkehr des Kurswagens mit dem Gegenzug der Rangiervorgang sich in umgekehrter Reihenfolge abspielen kann, damit die Ausgangsstellung wieder erreicht wird.

Fährt jedoch der Flügelzug in der gleichen Richtung aus wie der Stammzug, dann werden wohl beide Lokomotiven an der Rangierbewegung teilnehmen, wenn sich die Kurswagen in der vorderen Zughälfte befinden.

Manchmal wird bei dieser Gelegenheit Lokwechsel vorgenommen, wie es früher in Hof zu beobachten war. Der Bahnhof Hof verfügt über sehr lange Bahnsteige, so daß zwei Züge hintereinander Platz haben. In etwa der halben Bahnsteiglänge besteht eine Gleisverbindung zum Umfahrgleis. Bei Einfahrt des Dresdener oder Leipziger Schnellzuges nach München stand im vorderen Bahnsteig der Stammteil des Nürnberger Flügelzuges. Nachdem die sächsische Lok abgehängt und ins Bw gefahren war, wurden die vorn laufenden Nürnberger Kurswagen an den Nürnberger Zug angehängt, indem dieser einige Längen zurück- und anschließend wieder vorrückte. Nun war die Gleisverbindung zum Ansetzen der bayrischen S 3/6 wieder frei geworden, die den verbliebenen Münchener Zugteil nach Regensburg zu fördern hatte.

Wahrscheinlich wird das Umsetzen heute noch in gleicher Weise vorgenommen wie früher, da der Nürnberger Zugteil noch immer an der Spitze des D 146 läuft, und die Abfahrtszeit des D 546 nach Nürnberg einige Zeit vor der des Münchener Zugteils liegt. Für die Reisenden war der Umstand sehr angenehm, daß sie während der geschilderten Vorgänge am gleichen Bahnsteig bleiben konnten und dabei Gelegenheit fanden, die bayrischen „Ruhesignale“ mit nach unten zeigendem Flügel zu betrachten und sich nebenbei von der „Güte“ des bayrischen Bieres zu überzeugen, das am Bahnsteigbüfett ausgeschänkt wurde.

Ein Lokwechsel muß übrigens nicht unbedingt auf einem größeren Bahnhof mit einem Bw erfolgen. Es gibt auch Fälle, wo dieser Wechsel ausnahmsweise — bei größerer Verspätung eines Zuges — auf einen kleinen Durchgangsbahnhof verlegt wird, um die Rückkehr der Lok des verspäteten Zuges zu ihrem Heimatbahnhof zu ermöglichen. Das Manöver hat aber nur dann Sinn, wenn letztere Lok eine Diesel- oder Ellok ist. Eine Dampflok würde nach einer längeren Fahrt mehr Zeit zum Restaurieren benötigen (Entschlacken, Wasser nehmen, Kohle fassen). Warum soll man nicht auch einmal einen solchen Fall auf unseren Anlagen ausprobieren?

**Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!**

## Die Magdeburger im 20. Jahr der Republik



Die Siegermannschaft der Arbeitsgemeinschaft 7/20 bei der Meisterschaft Junger Eisenbahner Magdeburg

Foto: I. Stephan, Magdeburg

Höhepunkte im Verbandsleben zu schaffen, ist das Bestreben des Bezirksvorstandes Magdeburg im DMV. Im Mai fand daher eine Exkursion der Magdeburger AG zur Ingenieurschule des Betriebs- und Verkehrsdienstes in Gotha statt. Die über 30 Exkursionsteilnehmer konnten von dem dortigen Betriebsfeld viele Anregungen mitnehmen. Sicherungstechnisch enthält diese Anlage alles, was es von der Erfindung der Eisenbahn bis heute gibt. Vom mechanischen über das elektromechanische bis zum Gleisbildstellwerk (Form B) ist alles enthalten. Das besondere Interesse galt natürlich der neuen Gleisbildtechnik. Im Anschluß an diese Besichtigung besuchten die Magdeburger die Gothaer Modellbahnfreunde. Im Hotel „Zum Mohren“ fand ein nutzbringender Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaften statt. – Der nächste Tag dieses Wochenendes wurde zu einer Fahrt mit der romantischen Thüringer Waldbahn von Gotha nach Tabarz genutzt, dem sich ein Besuch der Marienglashöhle anschloß.

Diese Höhle, die aus einem alten Stollen entstand (Alaunstein), ist die größte Kristallhöhle Europas. Alles in allem war das ein Wochenende voller Erlebnisse und der Erfahrungsaustausch mit den Gothaer Modelleisenbahnern bewies, daß jeder dabei profitiert und auch ein Nutzen für jede Arbeitsgemeinschaft herauskommt.

Für diese gute Gastfreundschaft revanchierten sich die Magdeburger mit einer Einladung zu ihrer großen Modelleisenbahn-Ausstellung im November. Alles in allem eine organisatorisch und technisch einwandfrei abgewinkelte Exkursion, die allen Teilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

Auf dem Plan der Magdeburger Arbeitsgemeinschaften steht als nächste Exkursion die Betriebsbesichtigung bei der Firma Zeuke & Wegwerth KG in Berlin.

Anfang Juni fanden auch in Magdeburg die Meisterschaften Junger Eisenbahner statt. Die Teilnahme war gut und die Meisterschaften können als voller Erfolg gewertet werden. Im allgemeinen waren von den Teilnehmern überdurchschnittliche Leistungen zu verzeichnen.

Zur Ausgestaltung des Tages hatten sich die Magdeburger Freunde etwas Nettes einfallen lassen. Nachdem die Meisterschaften abgewickelt waren und sich die Teilnehmer in der Mitropa gestärkt hatten, begann die Besichtigung der Betriebsberufsschule des Raw Magdeburg, Bereich Sicherungs- und Fernmeldewesen.

Lehrobermeister Kurt Brandt verstand es, den Kindern und Jugendlichen in anschaulicher Form den Ausbildungsweg und die künftigen Aufgaben eines Fernmeldemechanikers und Elektrosignalschlossers zu schildern.

Anschließend wurde der in Bau befindliche Lokschuppen des Bw Magdeburg in Augenschein genommen. An Ort und Stelle wurden die Wettbewerbsteilnehmer mit der Entwicklung des Bahnbetriebswerkes Magdeburg zum Groß-Bahnbetriebswerk für Dieselfahrzeuge vertraut gemacht. Die zur Besichtigung bereitgestellte V 180 mußte einen wahren Ansturm aushalten.

Auf beiden Führerständen wimmelte es von aufgeregten Kindern, viel gab es zu sehen und viele Fragen wurden gestellt, die einmal vom Abteilungsleiter Triebfahrzeugunterhaltung des Bw Magdeburg, Herrn ROI Lürer und zum anderen vom Brandschutzverantwortlichen, Herrn RHS Schubert, unermüdlich beantwortet wurden. – Es kann eingeschätzt werden, daß diese Besichtigung zur Vertiefung der Kenntnisse der Betriebsführung bei der Deutschen Reichsbahn beigetragen haben.

Die im Speisesaal des SFW durchgeführte Siegerehrung bildete einen guten Abschluß dieses ereignisreichen Tages.

Stolz waren die Mitglieder der AG 7/20 (Oschersleben), die einen ganz knappen Sieg erringen konnten. Für sie stand als nächstes der Siegerpreis, nämlich die Fahrt zur Ostseemesse nach Rostock auf dem Programm. Da die Aufgabenstellung in diesem Jahr schwieriger war als in den Vorjahren, sind die erreichten guten Ergebnisse doppelt zu werten.

Alles in allem ein gutes Ergebnis, das die Magdeburger erreicht haben. Nur eines wäre noch wünschenswert, nämlich, daß sich die Mitarbeit der Räte der Bezirke in der Frage der außerschulischen Erziehung verbessert, damit eine noch größere Beteiligung erreicht wird. Damit wird die Bedeutung des Eisenbahnerberufes weiter an die Schüler herangetragen.

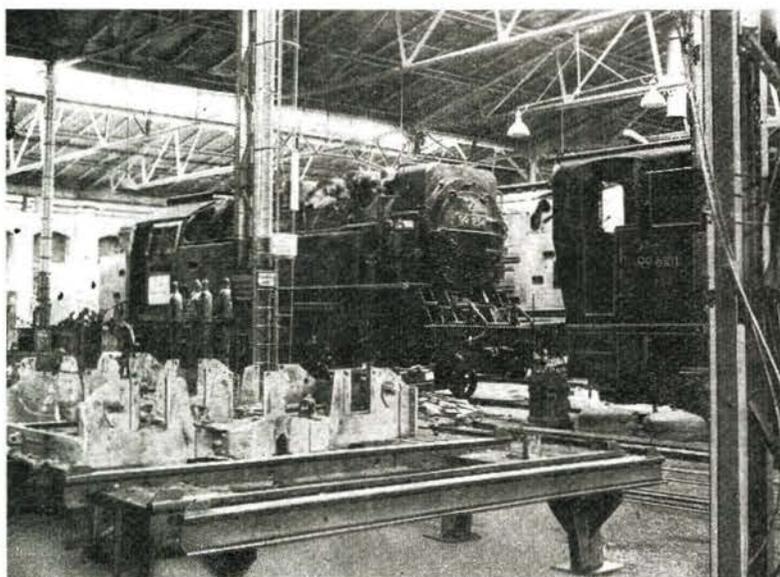
Die Mannschaftsleiter schätzten ein, daß sie mit der organisatorischen Arbeit zufrieden waren, was auch der reibungslose und pünktliche Ablauf der Meisterschaft zeigte.

Auf diesem Wege möchten wir alle Arbeitsgemeinschaften innerhalb des Bezirkes Magdeburg aufrufen, den Kontakt in den Orten, in denen AG bestehen, mit den Schulen noch mehr zu festigen.

Ingeborg Stephan, Magdeburg



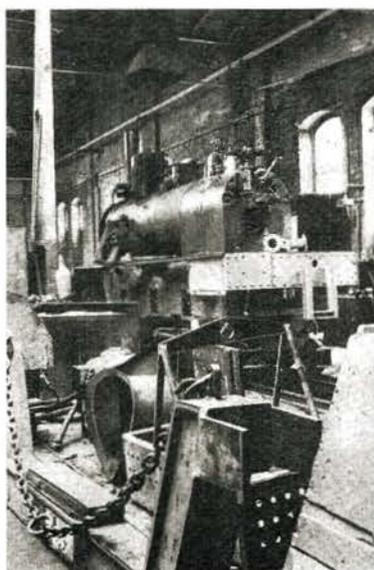
## DREI TOLLE TAGE



Freitag, 16. Mai 1969, auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide. Der normale Reisende mag sich über eine etwa 35 Personen zählende Gruppe beiderlei Geschlechts gewundert haben. Mit Zollstock, Papier und Bleistift bewaffnet und vielen „Ah's“ und „Oh's“ wurde jede Lokomotive eingehend studiert. Das waren die Freunde der Eisenbahn der ZAG Berlin. Ihr Ziel war diesmal Görlitz, die schöne Stadt an der Neiße. Gut gelaunt, mit vielen Filmen ausgerüstet, ging pünktlich die Fahrt in einem Liegewagen der DR los. Die Freunde der Eisenbahn erwartete diesmal ein umfangreiches 3-Tage-Programm.

Die erste Station war der VEB Waggonbau Bautzen. Nach einem ausgiebigen Fußmarsch – wie konnte der alte Samuel Gotthelf Petzold den Betrieb nur so weit außerhalb der Stadt aufbauen – wurde das Werk erreicht. Im Kulturraum gab der Vorsitzende der Betriebssektion der KDT, Kollege Wilke, einen geschichtlichen Abriss über die Entstehung, Entwicklung und Perspektive des Werkes. Sehr gut schilderte er, wie aus der Maschinenfabrik Petzold der 40iger Jahre des vorigen Jahrhunderts, durch die dunklen Zeiten beider Weltkriege und der schweren Nachkriegszeit der VEB Waggonbau Bautzen zu der Bedeutung, die er heute als Exporteur der ausgezeichneten Reisezugwagen hat, kam. Wir erfuhren hier vieles, was manchen noch unbekannt war. So wurden beispielsweise von 1945 bis 1949 in Bautzen 231 S-Bahnwagen der Berliner S-Bahn wiederhergestellt.

Bei der anschließenden Führung konnte der Werdegang der Reisezugwagen – beginnend aus einem Stück Eisenblech bis zum Einfahren der Drehgestelle als letzte Arbeit – ver-



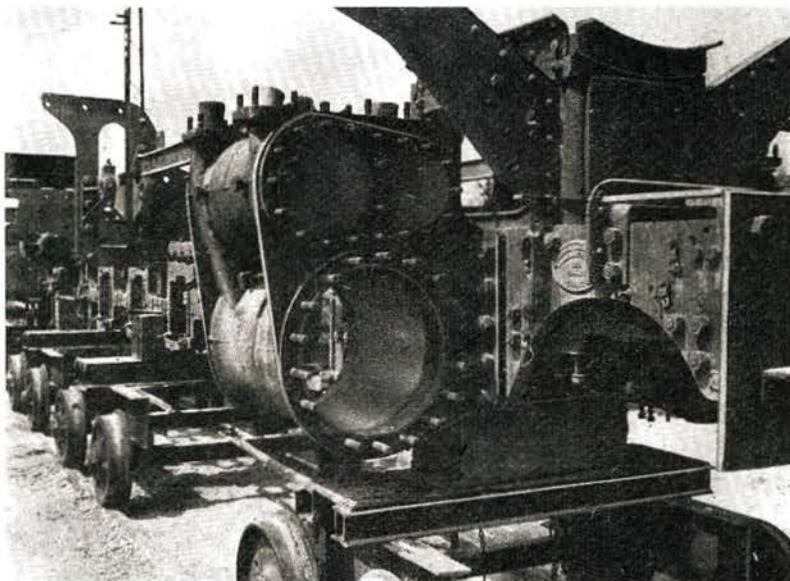
folgt werden. Leicht verständlich, wenn auch wegen des Lärmes schwer zu verstehen, erläuterten die Kollegen Wilke und Fäßler alle Etappen der Vorfertigung, des Rahmenbaues, der Fahrgestelle, der Kastenmontage usw., die in insgesamt 44 Arbeitstakten einen Reisezugwagen entstehen lassen.

Anschließend wurde ausgiebig der neue, erstmalig auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1969 vorgestellte Standardreisezugwagen Typ Bme Baureihe 70 besichtigt. Dieser neue Typ weist gegenüber den herkömmlichen Wagen viele Verbesserungen, wie z. B. verbesserte Laufeigenschaften und Fahrgeschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h, niedrigeres Gewicht und größten Komfort in der Innenausstattung auf.

Zum Abschluß der Besichtigung wurden gegenseitig Erinnerungsgeschenke überreicht. An dieser Stelle soll den Kollegen Wilke und Fäßler für die gut vorbereitete und interessante Betriebsbesichtigung, die allen Teilnehmern sehr gefallen hat, herzlich gedankt werden.

Nach einer Nacht voller Eisenbahnromantik, umgeben vom pulsierenden Leben des Bahnhofs Görlitz – unser „Hotel auf Rädern“ stand auf dem Güterbahnhof – hielt uns der Sonnabend einen weiteren Höhepunkt parat:

Die Besichtigung des Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“; denn seltenerweise hat fast jeder Modelleisenbahner eine besondere Vorliebe für die kleinen Schmalspurlokomotiven. Die in viele Einzelteile zerlegten Dampflokomotiven zeigen, wie kompliziert doch auch kleine Loks sind. So waren auf den einzelnen Ständen der Werkhalle die Phasen des Reparaturprozesses von der Demontage über die Bearbeitung der Bauteile, dem Zusammenbau bis zum Verlassen der wieder wie neu aussehenden Lokomotive zu erkennen. Herr Bernert, Ingenieur für Energieanlagen im Raw, der seinen arbeitsfreien Sonnabend für uns opferte, wußte fast zu jeder Lokomotive eine kleine interessante Geschichte aus ihrem Leben zu berichten. Daß er hier bei allen Freunden der Eisenbahn ein offenes Ohr fand, muß wohl nicht besonders betont werden. „Traurig“ stimmte jedoch die „Perspektive“, die diesen kleinen Maschinen beschieden ist. Werden doch schon in wenigen Jahren mit geringen Ausnahmen die Schmalspurbahnen und damit auch ihre Lokomotiven nicht mehr existieren. Das herrliche Wetter und ein erholender Spaziergang auf die Landeskronen, dem Wahrzeichen von Görlitz, schloß sich der Besichtigung an. Gutes Essen, gepflegte Getränke und



5



6

*Bild 1 Im eigenen „Hotel auf Rädern“ gut ausgeruht, ging es früh am Morgen weiter auf Entdeckungsreisen in das Raw Görlitz*

*Bild 2 Schmalspurlokomotiven aller Bau-reihen werden in den Hallen des Raw für ihren mitunter schweren Dienst wieder einsatzfähig gemacht*

*Bild 3 Erstaunlich ist der ansehnliche Durchmesser dieses Treibrades einer Schmalspurlokomotive*

*Bild 4 Es ist schon ein eigenartiger Anblick, eine Dampflokomotive so zu sehen. Bis auf den Rahmen mit dem Kessel wurde die Lok vollkommen zerlegt.*

*Bild 5 Ein Lokrahmen nach gründlicher Behandlung durch Sandstrahlen. Diese Oberflächenbearbeitung garantiert, daß auch die letzten Reste von Rost, Öl und Schmutz entfernt werden.*

*Bild 6 Vom Bahnhof Zittau ging es mit dem von der 99 749 gezogenen Schmal-spurzug nach Oybin weiter.*

*Bild 7 Ordnung und Sicherheit muß sein. Das „Fräulein Aufsicht“ des Bahnhofs Bertsdorf prüft die Fotogenehmigung für die Exkursionsteilnehmer*



7



8

Bild 8 Nach angestrengter Bergfahrt fährt ein Personenzug von Zittau kommend in Bertsdorf ein

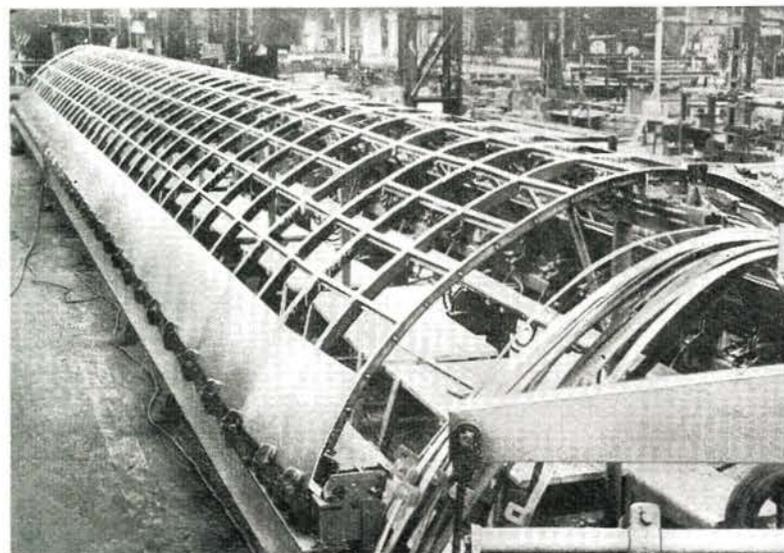


Bild 9 Später ging es in „rasender Fahrt“ durch enge Bögen wieder bergab

Bild 10 Einer der 44 Arbeitstakte ist die Fertigung des Dachsegmentes im VEB Waggonbau Bautzen

Fotos: H. Weber (7), W. Kunert (2), Werkfoto (1)

9



10

eine freundliche, lobenswerte Bedienung sorgten dafür, daß auch dieser Tag fest in unserer Erinnerung bleiben wird. Als besondere Attraktion war die Auslosung des vom VEB Waggonbau Bautzen übergebenen Prospektmaterials ihres Wagen- und Triebwagenprogramms vorgesehen.

Ein fröhliches Beisammensein bei einem Glas Wein, einem kleinen Tänzchen und vielen schnurrigen Geschichten von der Eisenbahn bededeten diesen herrlichen Tag.

Schon früh am Sonntagmorgen ging es in die dritte Etappe, der Besichtigung der Schmalspurstrecken Zittau – Oybin / Jonsdorf. Welche Gemütlichkeit strahlt doch eine Fahrt mit der kleinen Bimmelbahn aus. Kräftig pustend und stöhnend wird Meter um Meter dem steilen Berg abgerungen, fauchend und qualmend geht es durch enge Bögen immer bergan. Erstaunlich, welche Kraft die kleinen Lokomotiven aufbringen. Schon bald hatten wir Oybin erreicht.

Herrliche Eisenbahnmotive bieten sich hier den unentwegten Fotografen. Aber der Aufenthalt war leider nur kurz, wollten wir doch noch nach Jonsdorf. Dann ging es in „rasender Fahrt“ talwärts nach Bertsdorf, um dort umzusteigen. Die wachsam Modellisenbahner hatten dort schon beim ersten Aufenthalt im Lokschuppen einen Schmalspurtriebwagen entdeckt. Ein kurzes Wort mit dem freundlichen „Fräulein Aufsicht“ genügte, und schon wurde uns Einlaß in den Lokschuppen gewährt. Der Fahrdienstleiter erzählte ausführlich die Geschichte des vierachsigen Triebwagens VT 137 322, der nun seiner letzten Fahrt zu „Martin“ entgegenzieht.

Bald kam auch schon unser Zug nach Jonsdorf. Und wieder qualmte und prustete es bergauf, unserem Ziel entgegen. Drei Stunden Aufenthalt luden zu einem ausgiebigen Spaziergang ein. Doch dann schlug die Stunde des Abschieds. Etwas müde, aber trotzdem fröhlich, ging die Fahrt bergab nach Zittau und weiter nach Görlitz. Dort wartete schon unser „rollendes Hotel“, um uns mit dem E 366 schnell und pünktlich nach Berlin zu bringen.

Die ausgezeichnete Vorbereitung der Exkursion durch die Leitung der ZAG und eine gute Unterstützung durch die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn ließen diese drei Tage allen Teilnehmern zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden. Und beim Abschied hieß es dann: Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei!

W. K.