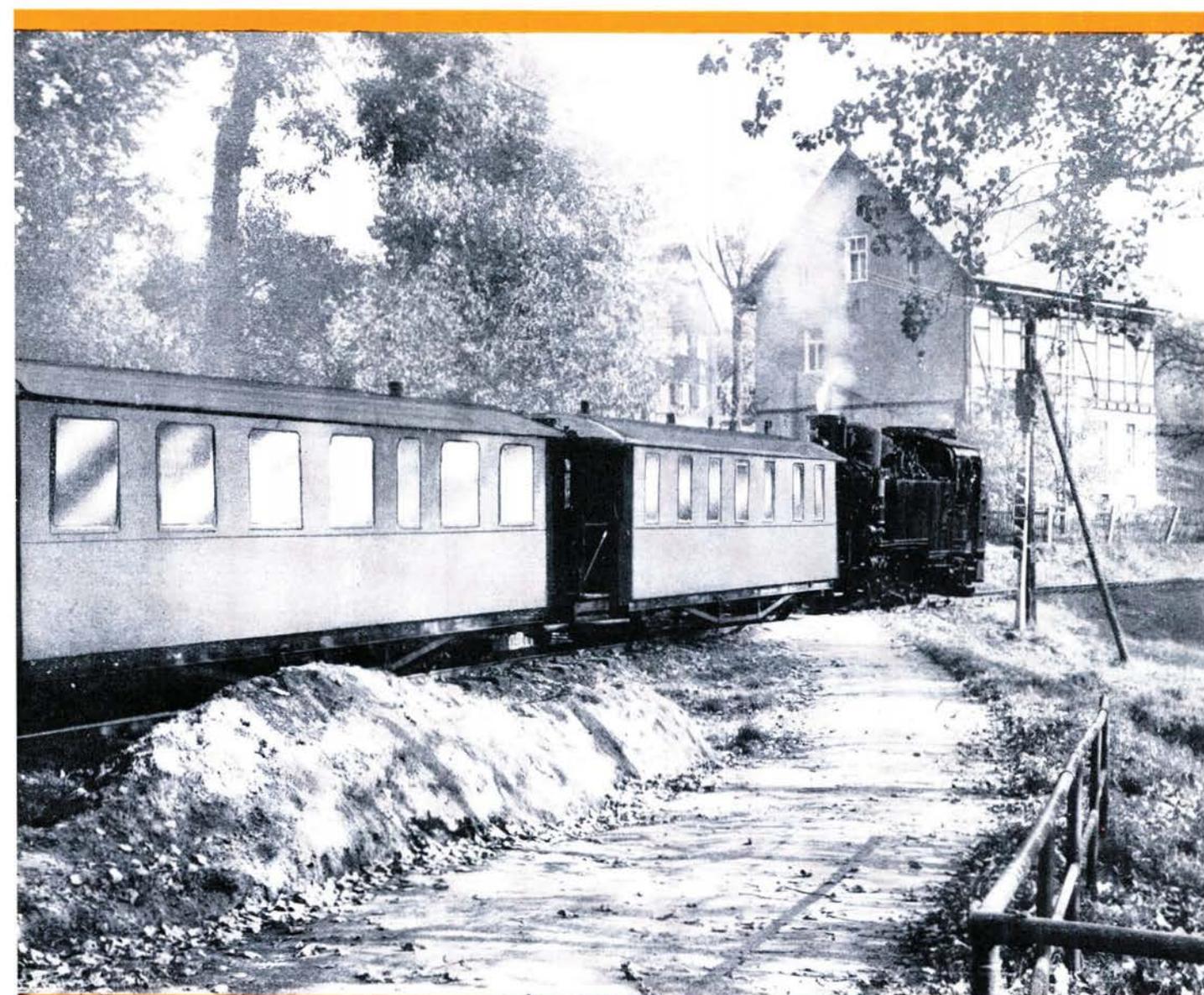


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

NOVEMBER

11/72



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Moskau — Rb.-Ammann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Leipzig — o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden — Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) — Hansotto Voigt, Dresden — Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfungsamt Berlin — Karlheinz Brust, Dresden — Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin — Fotografenmeister Achim Delang, Berlin, Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner“:** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; **Fernsprecher:** 22 03 61; **grafische Gestaltung:** Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; **Chefredakteur des Verlages:** Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. **Erscheint monatlich, Vierteljährlich 6,- M, Sonderpreis für die DDR 3,- M.**

Aleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. **Gültige Preisliste Nr. 1, Offsetrotationsdruck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151, Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.**

Bestellungen nehmen entgegen: 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 Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznolsnos, 1. rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P.O.B. 43, Peking, CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja 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. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang, Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Seite

Bildnachlese von der Leipziger Herbstmesse 1972	321
<i>Udo Winkler</i>	
Elektronisch betätigte Halbschranken-anlage mit Blinklicht	324
Wir stellen vor: PIKO-N-Modell eines vierachsigen Leicht-Diesel-Triebwagens	325
S-Bahn Leipzig in TT	326
<i>Ing. Günter Fiebig</i>	
Eine Rückblende zur „Eisenbahnreise in den Ostharz“	327
<i>Karlheinz Uhlemann</i>	
Der Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn	328
Mitteilungen des DMV	332
Dokumentation	333
<i>Fritz Döscher</i>	
Die Anwendung des neuen Licht-signal-systems bei der Modelleisenbahn	337
<i>Breite</i>	
Neubauwohnung, Nenngröße H0 und der Traum von „Europas großen Bahnen“	338
<i>Ing. Günter Fiebig</i>	
Die elektrischen Lokomotiven der Reihe 1020 der ÖBB	339
Wissen Sie schon?	342
Lokfoto des Monats	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Längst ist der Herbst ins Land gezogen, die Blätter sind gefallen, auch dann ist eine Reise mit der Schmalspurbahn noch eindrucksvoll und lohnenswert. Unser Bild zeigt den P 1727 auf der Strecke Nossen – Wilsdruff in Niederweinsberg, aufgenommen am 10. Oktober 1971.

Foto: M. Kluge, Lommatsch

Titelvignette

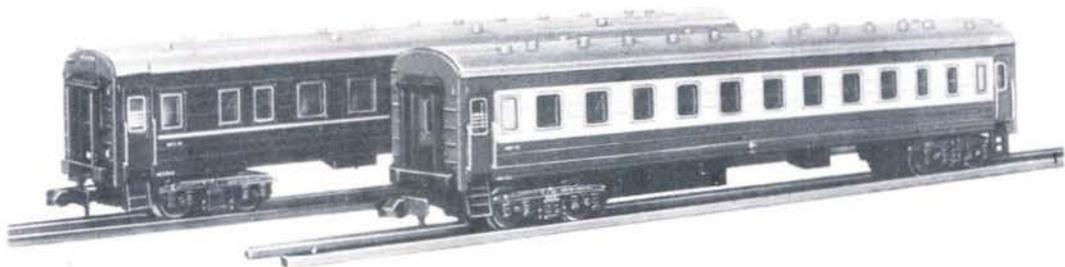
„Elefanten“ nennt man scherzhafterweise auch die mächtigen vierachsigen OOt-Wagen für den Transport von Massengut, vornehmlich Erz und Kohle, die durch vier Seitenklappen selbstentladen werden. Der VEB Berliner TT-Bahnen hat dieses Vorbild in seinem Sortiment als gut gelungenes TT-Modell, welches sogar für Selbstentladung eingerichtet ist.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitel

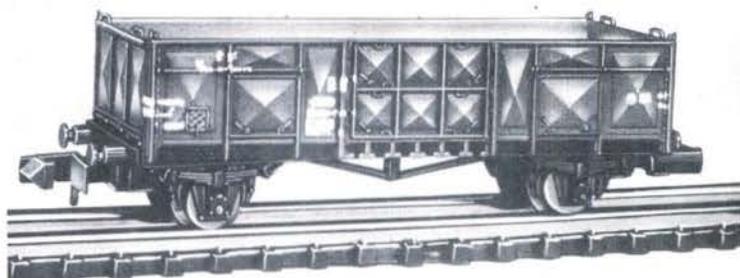
Ein Pendant zu unserem Titelbild: Auch im Maßstab 1:87 fährt die Schmalspurbahn! Herr J. Focke aus Leipzig hat auf seiner H0-Anlage eine Schmalspurstrecke mit Fahrzeugen aus dem früheren Herr-Sortiment in Betrieb. Der Schmalspurzug überquert gerade über eine steinerne Bogenbrücke die zweigleisige vollspurige Hauptbahn. Es ist schade, daß diese Modelle nicht mehr im Handel sind!

Foto: J. Focke, Leipzig

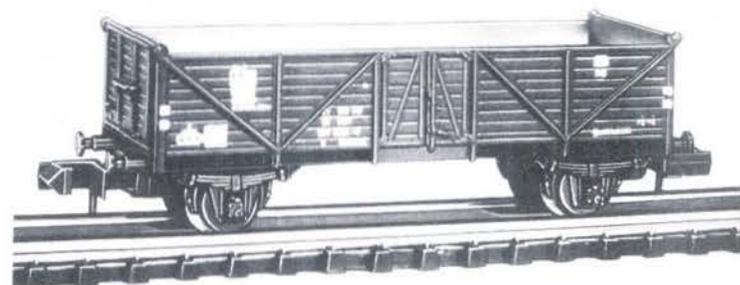


BILDNACHLESE von der Leipziger Herbstmesse 1972

2



3



5

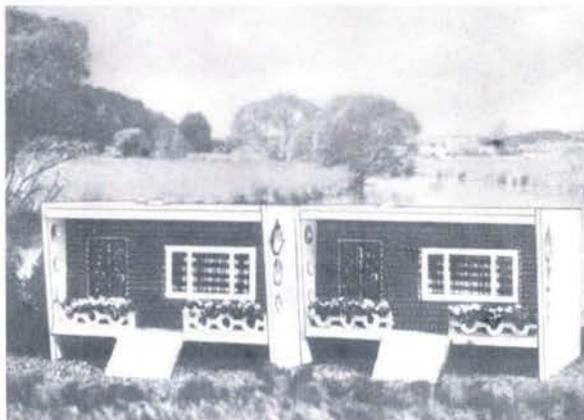


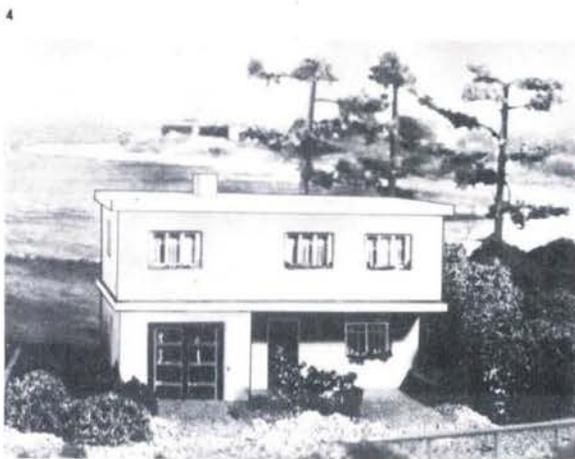
Bild 1 Zwei PIKO-N-Modelle des sowjetischen Weitstrecken-reisezugwagens, vorn mit blau/weiß abgesetztem und dahinter mit grünem Wagenkasten mit weißem Zierstreifen. Die Modelle besitzen Inneneinrichtung, sind für Beleuchtung vorgesehen und haben Nachbildungen achshalterloser Drehgestelle.

Bild 2 Vom VEB Leipziger Modellbahnbau kommt dieses N-Modell eines O-Wagens der CSD. Die Stahlblechwände sind gut nachgestaltet.

Bild 3 Eine andere Ausführung des im Bild 2 gezeigten N-Modells, hier als DR-Omm 34, ebenfalls vom VEB Leipziger Modellbahnbau

Bild 4 Vorstadthaus „Annelles“, Bausatz in Nenngröße N von VERO

Bild 5 Zwei weitere N-Modelle von VERO, fertig aufgebaute Ferienhäuser in Vollplastausführung

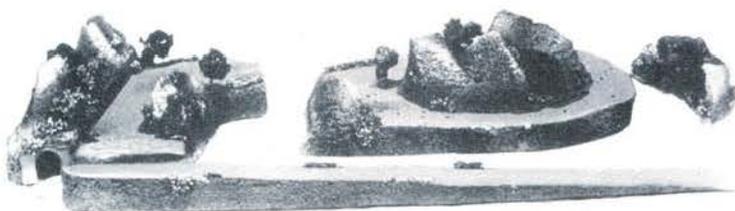




6



7



8

9

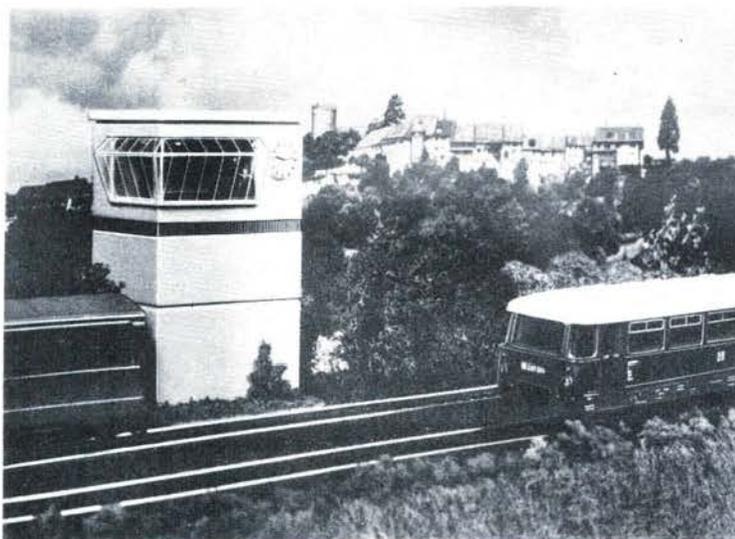


Bild 6 Das ist das N-Modell „Heidi“, gleichfalls als Ferienhaus oder Vorstadthaus von VERO als Neuheit vorgestellt

Bild 7 Ein nützlicher Zusatzbeutel von VERO: „Mauerwerk“, für alle möglichen Gestaltungszwecke von Modellbahnanlagen aller Nenngrößen gedacht, natürlich aus Plaste hergestellt

Bild 8 Landschaftsteile (Auffahrt und Tunnel) für eine Modellbahnanlage in der Nenngröße N von der Fa. Hubertus Ethner, Naumburg, für alle diejenigen, welche sich nicht gern der Landschaftsgestaltung widmen oder aber möglichst schnell zu einer fertigen Anlage kommen möchten

Bild 9 Ein modernes Stellwerk für TT, nach dem Raumzellenprinzip von VERO gebaut

Bild 10 Tankstelle für TT, die zusammen mit einer Kfz-Werkstatt vom VEB Modellspielwaren Marienberg herausgebracht wird. Sie kann aber auch im Hintergrund einer H0-Anlage aufgestellt werden.

Bild 11 Ein sehr schönes Vollplaste-Modell desselben Herstellers, eine naturgetreue Nachgestaltung des Berggasthauses „Pöhlberg“, auch dieses Modell ist für TT und H0 gedacht

Bild 12 Neu in Vollplaste kommt vom VEB Modellspielwaren Marienberg jetzt das altbekannte Forsthaus heraus, gleichfalls verwendbar für H0 und TT

Bild 13 Der VEB Modellspielwaren Köthen hat diesen H0-Lokschuppen in moderner Manier neu entwickelt, das Modell ist in Gemischtbauweise aufgebaut und hat zwei Lokstände

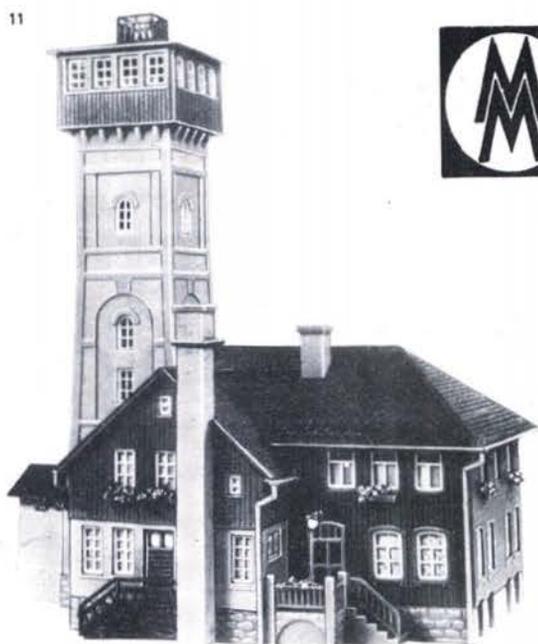
Bild 14 Derselbe Betrieb gedachte der H0-Freunde auch mit dieser Kleinbahn-Bekohlung, die in Oldtimer-Art gestaltet ist

Fotos: Werkfotos



10

11

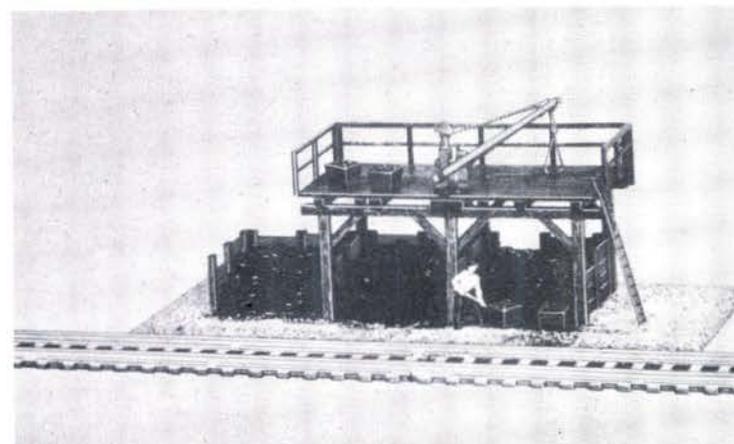


BILDNACHLESE von der
Leipziger Herbstmesse 1972

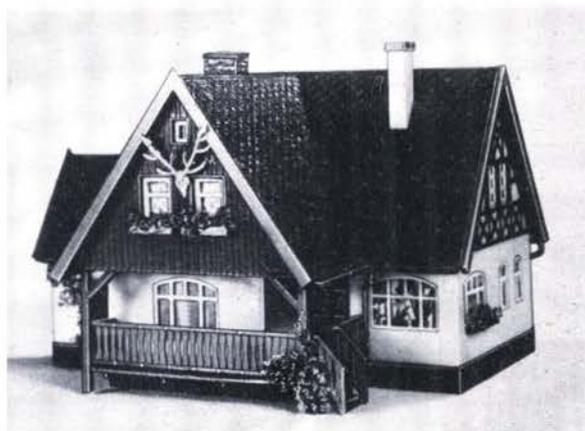
13



14



12



Elektronisch betätigte Halbschrankenanlage mit Blinklicht

Größtenteils werden auf den Modellbahnanlagen die Schranken mittels Schalter oder durch Relais über Schienenkontakte betätigt. Diese Schienenkontakte sowie auch die Relais sind leicht störanfällig und haben zudem noch einen relativ hohen Energieverbrauch.

Die im folgenden beschriebene Schaltung ist zwar für die Nenngröße TT ausgelegt, sie ist analog aber für jede andere verwendbar. Sie arbeitet ohne Schienenkontakte mit einem verhältnismäßig geringem Aufwand an elektronischen Bauteilen.

Für die Schaltung wird Gleichspannung benötigt, die durch Gleichrichten der Zubehörspannung des Fahrtrafos erhalten wird. Es genügen dazu vier Germaniumdioden GY 110 (1 A) in Graetzschaltung. Dieser entstehende „pulsierende“ Gleichstrom braucht nicht geglättet zu werden. Der Pluspol der gleichgerichteten Zubehörspannung wird mit dem Pluspol der Fahrstromspannung verbunden. Dieses muß am Gleichrichter des Fahrstromtrafos noch vor dem Schalter der Fahrtrichtungsänderung erfolgen.

Als Transistoren sind nicht klassifizierte Exemplare zu empfehlen, die den genannten Anforderungen entsprechen. Man benötigt dazu:

Transistor T 1: Leistungstransistor 20 V/4 W – GD 160, LD 835

Transistor T 2: Kleinleistungstransistor 150 mW – GC 116, GC 121

Transistor T 3: Transistor von 250–1000 mW – GC 121, GC 301

Widerstand	R 1 – 10 ··· 50	0,5 W
	R 2 –	25 k regelbar
	R 3 –	10 k $\frac{1}{8}$ W
	R 4 –	330 $\frac{1}{8}$ W

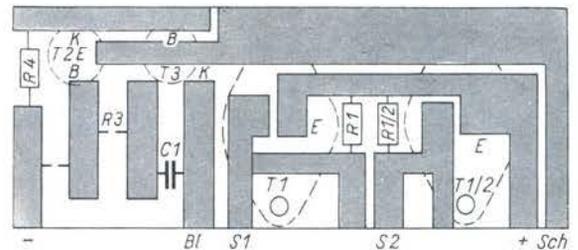
Elektrolytkondensator C 1 – 30 μ F/20 V, (10 μ F und 20 μ F in Parallelschaltung).

In ungefähr $1\frac{1}{2}$ facher Zuglänge vor und hinter dem Bahnübergang wird das Gleis durch Trenngleise unterbrochen.

Wenn eine Modellbahnlokomotive den durch Trenngleise isolierten Gleisabschnitt befährt, fließt der Fahrstrom über den Widerstand R 1 zum Pluspol der Spannungsquelle. Der am Widerstand entstehende Spannungsabfall öffnet den Transistor T 1. Über die

Kollektor-Emitter Strecke fließt der Strom zum Pluspol, und die Schranke wird geschlossen. Mit dem Öffnen des Transistors T 1 ist auch der astabile Multivibrator angesteuert worden, wodurch die roten Warnlampen zu blinken beginnen (Blinkfrequenz zum Widerstand R 2 regelbar). Gleichzeitig leuchtet die weiße Lampe am Überwachungssignal „SO 16“ auf. Es zeigt dem Triebfahrzeugführer an, daß der Wegübergang technisch gesichert ist und mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden darf.

Wenn die Modelllokomotive den abgetrennten Gleisabschnitt verlassen hat, fließt kein Fahrstrom mehr über R 1, demzufolge ist auch kein Spannungsabfall vorhanden, T 1 ist wieder geschlossen. Die Schranke geht in die Grundstellung zurück, die weiße Lampe



am „SO 16“ und die Blinklampe verlöschen. Da diese Schaltung richtungsbedingt ist, kann sie gut bei zweigleisigen Strecken eingebaut werden. Ebenfalls bei transistorisierten Blockstellen, wo meist auch nur Richtungsverkehr möglich ist. Bei eventuell vorkommenden Falschfahrten müßten die beiden unterbrochenen Gleisabschnitte durch je eine Diode (GY 110) überbrückt werden. Die Schienenanschlüsse S 1 bzw. S 2 müssen durch einen einfachen Kippschalter zu trennen sein. In diesem einen Fall ist die Schranke nicht geschlossen. Der Modellzug kann aber trotzdem mit einem „imaginären“ Vorsichtsbefehl (Grund Nr. 7) und mit verminderter Fahrgeschwindigkeit den Übergang passieren.

Aufgebaut wurde das Ganze in gedruckter Schaltung und ist durch Messerleisten oder Lötflächen leicht auswechselbar. Die Anschlüsse an der Leiterplatte bedeuten: + und – 16 V Gleichstrom BL zu den Blinklampen am Bahnübergang

S 1 und S 2 zu den jeweiligen unterbrochenen Gleisabschnitten

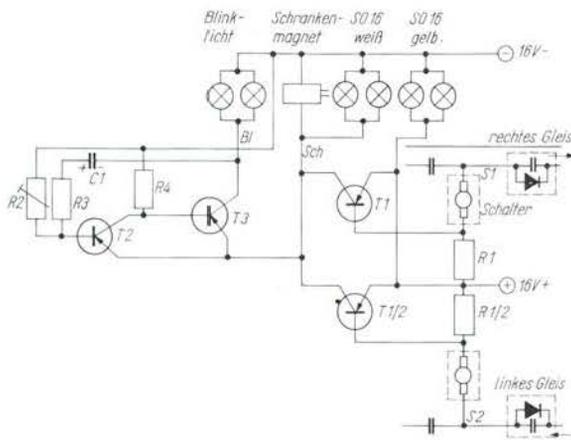
Sch Anschluß des Schwingankermotors oder des Elektromagneten der Schranke und zur weißen Lampe am „SO 16“.

Die beiden gelben Signallampen am „SO 16“ werden direkt an die Stromquelle (16 V Gleichstrom) angeschlossen.

Bei eingeleisigen Strecken sind der Transistor T 1/2 und der Widerstand R 1/2 einfach wegzulassen.

Diese Schaltung ist auf einer Versuchsstrecke von mir getestet worden. Es traten dabei keinerlei Störungen auf.

Damit ist wiederum ein Baustein mehr entstanden, um die Modellbahnanlage vollelektronisch zu steuern.



Eine der letzten Neuheiten des VEB PIKO in der Triebfahrzeugreihe in der Nenngröße N war dieses moderne form- und farbschöne Triebwagenmodell, das bereits seit einiger Zeit im Handel ist. Das Vorbild des Modells existiert allerdings nur in zwei Exemplaren bei der DR, den beiden Prototypen der Fahrzeugindustrie. Die DR vergab jedoch keinen Serienauftrag zum Bau dieser Triebwagen. Wie das große Vorbild ist auch das N-Modell mit einem passendem Beiwagen gekuppelt.

Die Fahreigenschaften des Modells sind gut. Es ist äußerst zugkräftig. Wir konnten bei unserem Test auf lose auf einem Tisch verlegten Schienen nicht feststellen, daß der Beiwagen zum Entgleisen neigt, wie einige Leser uns schrieben. Im Gegenteil, auch bei übertrieben hoher Geschwindigkeit verblieb das Modell im Gleisbogen auf den Schienen.

Beide Drehgestelle des Triebwagens sind angetrieben.

Bild 1 Das form- und farbschöne PIKO-N-Modell des vierachsigen Dieseltriebwagens wird sich bald viele Freunde erwerben

Bild 2 Der übliche Blick unter „die Haube“. Der zentral angeordnete Motor gibt über zwei Schneckenräder die Antriebskraft auf jedes Drehgestell ab.

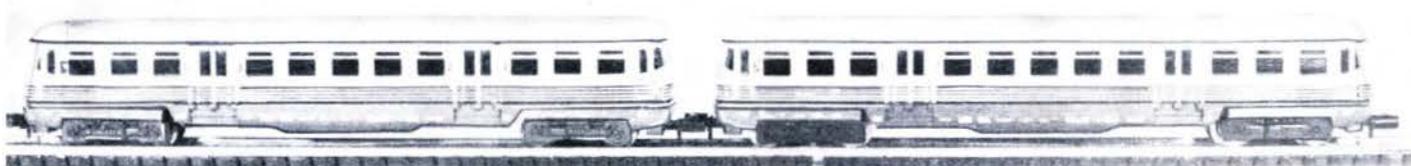
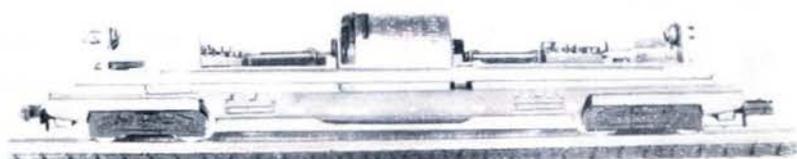
Bild 3 Auch diese Draufsicht zeigt deutlich den einfachen und übersichtlichen Aufbau des zierlichen Modells

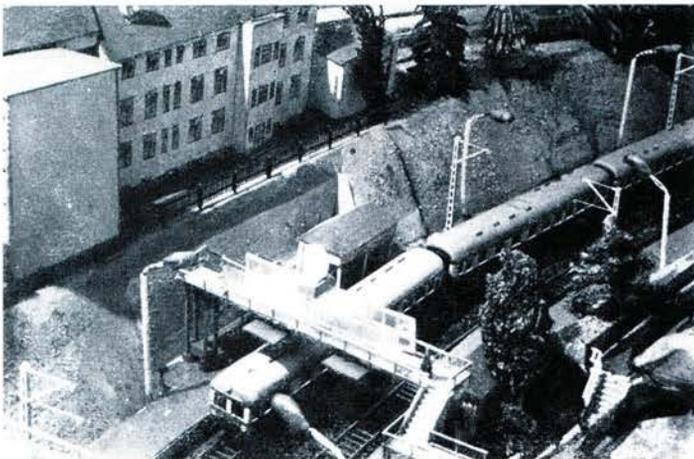
Bild 4 Und so schaut der VT im Zugverband mit dem dazugehörigen Beiwagen aus

Fotos: H.-J. Kirsche, Berlin

WIR STELLEN VOR

**PIKO-N-Modell eines vierachsigen
Leicht-Diesel-Triebwagens**





1



2



3

Bild 1 Ein in typischer blau-creme-farbiger Ausführung gehaltener S-Bahn-Zug der Leipziger S-Bahn fährt in den Hp „Leipzig-Möckern“ ein. Gut nachgebildet wurden die an die Bahn grenzenden Hinterhofkulissen. Leider fehlt noch die Fahrleitung (ohne die es ja eigentlich gar nicht gehen sollte!)

Bild 2 So wie beim Vorbild dient auch in TT die BR 211 der DR (hier noch als E 11 bezeichnet) als Zug- bzw. Schubferd für die S-Bahn

Bild 3 Im Hp „Coppiplatz“ begegnen sich auf der zweigleisigen Strecke ein S-Bahn-Zug und ein Güterzug

S-Bahn Leipzig in TT

Unser Leser, Herr Manfred Franz aus Leipzig, nahm sich die S-Bahn seiner Heimatstadt zum Vorbild für seine TT-Anlage. Natürlich ging es dabei ohne regen Um- bzw. auch Selbstbau an Fahrzeugen und Hochbauten nicht ab. Das Thema seiner Anlage bietet ihm den Vorteil, vorbildgerecht neben dem reinen S-Bahn-Verkehr auf denselben Gleisen auch den sonstigen Reise- und Güterzugverkehr abzuwickeln. Wenn das nicht zwei Fliegen mit einer Klappe sind, von denen man so oft spricht!

Bild 4 Dieses Foto zeigt noch einmal, wieviel Wert Herr F. auf eine gute Gestaltung des den Hp umgebenden Stadtbereichs gelegt hat. Trotz relativ einfacher Ausführung hinterläßt diese Art Modellgestaltung dennoch einen guten Eindruck.

Fotos: M. Franz, Leipzig



Eine Rückblende zur „Eisenbahnreise in den Osthartz“

Ich weiß, jede Schmalspurbahn hat ihre Reize und ihre Schönheiten. Jeder, der eine derartige Bahn kennengelernt hat, hält „seine“ Bahn für die schönste! Und trotzdem: die Strecke Gernrode — Alexisbad — Harzgerode/Straßberg im Osthartz gehört doch wohl unzweifelhaft zu den interessantesten Schmalspurbahnen in der DDR. Dipl.-Ing. Dieter Bätzold hat im Heft 2/1972 in dankenswerter Weise für uns die Geschichte dieser Schmalspurbahn aufgezeichnet. Da auch ich mich mit dieser Bahn beschäftigte, sei mir folgende Ergänzung gestattet.

Es wird in der Aufstellung über die Fahrzeuge der ehemaligen GHE erwähnt „7 Tenderlokomotiven, 3- und 4achsige“ ...

Fest steht, daß die GHE sechs Tenderlokomotiven einer dreiachsigen Bauart hatte, von denen eine, die ehemalige „Gernrode“ noch als 99 8511 zur Deutschen Reichsbahn kam. Es war übrigens unter den damals übernommenen ehemaligen Privatbahn-Lokomotiven die älteste! Was das jedoch für eine vierachsige Lokomotive war, die der Verfasser erwähnt, und diese Angabe hat er wahrscheinlich einer etwa 1930 erschienenen Veröffentlichung über die GHE entnommen, konnte ich auch noch nicht feststellen. In dieser Veröffentlichung sind aber auch nicht mehr drei andere Lokomotiven erwähnt, die die GHE 1905 von Borsig bezog. Und da diese Lokomotiven auch in anderen Veröffentlichungen über die GHE fehlen, möchte ich sie den Lesern wenigstens bildlich vorstellen. Borsig lieferte damals drei Mallet-Lokomotiven mit der Achsfolge B'B und demzufolge als Vierzylinder-Verbund-Naßdampflokomotiven an die GHE. Der Tradition der GHE entsprechend, erhielten die Lokomotiven Namen aus dem Einzugsgebiet der Bahn, und zwar wählte die Bahn die Namen „Preußen“, „Braunschweig“ und „Anhalt“.

Bild 1 zeigt die Lokomotive „Braunschweig“, geliefert als Fabriknummer 5488. Diese drei Lokomotiven mußten im ersten Weltkrieg an die Heeresfeldbahnen abgeliefert werden und kehrten nie wieder zurück. Über ihren weiteren Verbleib ist mir nichts bekannt. Bemerkte sei noch ausdrücklich, daß diese Lokomotiven nicht identisch sind mit den heute dort eingesetzten Mallet-Lokomotiven der ehemaligen Nordhausen — Wernigeroder Eisenbahn!

Auch das nächste aufzuführende Fahrzeug ist nicht in der erwähnten Literatur aufgezählt, konnte es auch noch nicht, da es erst später geliefert wurde. Mitte der dreißiger Jahre bezog die GHE — dem damaligen Trend entsprechend — von der Waggonfabrik Dessau (dem heutigen VEB Waggonbau Dessau) einen zweiachsigen Triebwagen. Dieser hatte einen 65-PS-Dieselmotor und ein Mylius-Getriebe. Der Wagen trug die Bezeichnung „GHE T 1“ an den Längsseiten. Allerdings kann ich auch nichts über den Verbleib bzw. über die Bewährung dieses Fahrzeuges auf den Strecken der ehemaligen GHE aussagen.

Mit diesen Angaben hoffe ich, einen kleinen Beitrag zur Geschichte der ehemaligen Gernroder — Harzgeroder Eisenbahn geleistet zu haben.

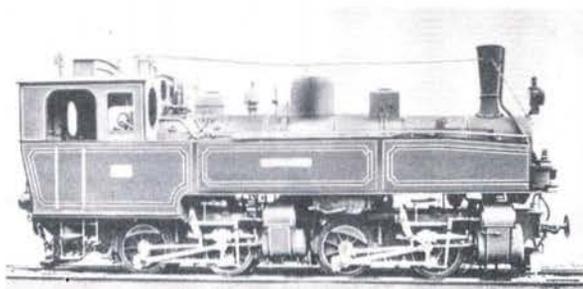


Bild 1 Lokomotive „Braunschweig“ der ehem. GHE

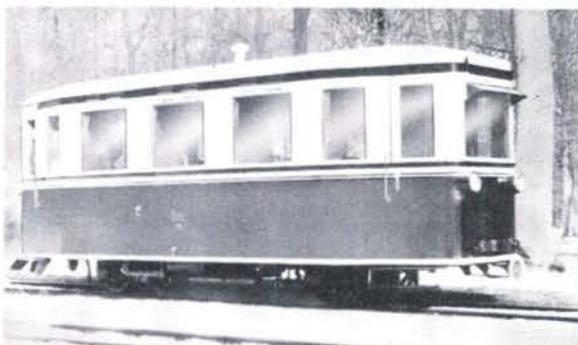


Bild 2 Triebwagen „T 1“ der ehem. GHE

Bild 3 Ein Zug der Harzer Schmalspurbahn in seiner reizvollen landschaftlichen Kulisse, wie hier zwischen den Bahnhöfen Mägdesprung und Alexisbad, fasziniert jeden Modellbauer und Freund der Eisenbahn.



Fotos: Bild 1 und 2 Verfasser
Bild 3: L. Freund

Der Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn

1. Einleitung

Am 3. Januar 1970 wurde auf den bis dahin noch verbliebenen Reststrecken des 1000-mm-Schmalspurnetzes Straupitz, wie die ehemalige Spreewaldbahn bei der Deutschen Reichsbahn offiziell hieß, der Reise- und Güterverkehr eingestellt. Ein allgemeiner Überblick über die Bahn, ihre Betriebsanlagen und Fahrzeuge wurde bereits vor einigen Jahren in unserer Zeitschrift veröffentlicht [1]. In dem vorliegenden Artikel soll speziell der Fahrzeugpark der Spreewaldbahn vorgestellt werden, der sich während der letzten Jahre noch im Einsatz befand. Ein Teil der Fahrzeuge ist auf Maßbildern im Maßstab 1:87 dargestellt, die zum Nachbau anregen sollen. Zusammen mit einigen Fotos ist damit eine fast vollständige bildliche Darstellung des Fahrzeugparks gegeben. Alle auf den Maßbildern nicht enthaltenen Maße können für die Nenngröße H0m (Maßstab 1:87, Spurweite 12 mm) direkt abgemessen werden. Klammermaße sind die des Vorbildes. Alle Triebfahrzeuge sowie alle Reisezug- und Dienstwagen, die sich 1967 im Einsatz befanden, wurden tabellarisch mit ihren wichtigsten Kenndaten zusammengestellt.

Im Verlauf der etwa zweijährigen Bearbeitungszeit war es mit Unterstützung zahlreicher Dienststellen der DR sowie einiger Modellbahnfreunde möglich, fast alle Lücken zu schließen und die meisten Unstimmigkeiten zwischen verschiedenen Angaben zu beseitigen.

2. Die Triebfahrzeuge

Tabelle 1 gibt einen Überblick über alle Triebfahrzeuge, die auf der Spreewaldbahn eingesetzt waren. Die Hauptlast des Verkehrs wurde während der gesamten Betriebszeit der Spreewaldbahn von den kleinen, aber sehr leistungsfähigen C-n2-Lokomotiven der Baureihe 99⁵⁷⁰ (Bezeichnung ab Übernahme durch die DR im Jahre 1950) bewältigt. Auf den Bildern 1 und 2 ist dieser Lokomotivtyp dargestellt. Alle sieben Lokomotiven wurden erst während der letzten Betriebsjahre bzw. nach der Betriebseinstellung ausgemustert. Ein Exemplar, die 99 5703, soll im Schloßpark von Lübbenau aufgestellt werden und somit der Nachwelt erhalten bleiben.

Seit 1945 war außerdem eine von der Fa. Jung im Jahre 1917 an die ehemalige Pillkaller Kleinbahn gelieferte 1'C-n2-Tenderlokomotive im Spreewald zu Hause

Bild 1 Maßbild

