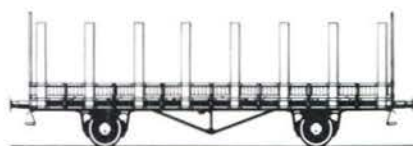


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



AUGUST
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

8/75

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

8 August 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

Seite

Joachim Remdt/Frank-Olaf Süss Abschied von der BR 44 ² der Deutschen Reichsbahn ZAG Erfurt auf letzter Fahrt mit der Kohlenstaub-Güterzuglokomotive der BR 44 Kst.	221
Karlheinz Uhlemann Schmalspurwagen auf der Insel Rügen	222
Erinnern Sie sich noch?	228
Mit Schere, Nadel und Faden	230
Günther Fiebig Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (5)	231
Fritz Döscher Auch das gibt es!	232
Kurt Wolf Einige interessante Details aus den Anfängen der Leipzig—Dresdner Eisenbahn	233
Wolfgang Scholz Die Drachenfelsbahn	234
Günter Fromm Von Untersteinach nach Oberasbach	236
Dietmar Bartsch Elektronischer Fahrstromregler	238
Einige Basteleien an Weichen	240
Gerhard Nobis Selbstanfertigung von N-Lampen	241
Klaus Grundkötter/Kurt Wolf Zwei Vorschläge zur Verbesserung des H0-Modells des ETA 177 (Bauart Wittfeld) der AG Meißen/Marienberg	244
Wissen Sie schon?	246
Lokfoto des Monats: 4achsige Diesellokomotive der BR 110 der DR	247
Lokbildarchiv: 4achsige Diesellokomotive der BR 110 der DR	248
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Zweistromsystem-Lokomotive der ČSD, Reihe ES 499.0	249
Streckenbegehung: Signal „So 13“ der DR — Gefahrenanstrich	252
Der Kontakt	253
Mitteilungen des DMV	254
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Die Baureihe 44² der Deutschen Reichsbahn, eine mit einem Kohlenstaubtender ausgerüstete 44er, hat ausgedient! Zur Erinnerung an diese schwere Güterzuglokomotive möge unser Titelfoto gelten. Bitte lesen Sie darüber auch den Beitrag auf der Seite 221!

Foto: Wolfgang Kluge, Lommatsch

Titelvignette

Text siehe Heft 7/1975

Rücktitelbild

Anlagen in der Epoche 1 zu gestalten, bevorzugen nur wenige Modelleisenbahner. Der Grund dafür liegt einmal gewiß darin, daß man beim rollenden Material überwiegend auf Eigenbau angewiesen ist. Zum anderen sind aber auch umfangreiche geschichtliche Vorstudien erforderlich. Da müssen die Schreibweise (hier: Logir-Zimmer) ebenso stimmen wie alle anderen Details der Epoche entsprechen.

Meister in diesem Metier ist unser Beiratsmitglied Günter Barthel, von dessen HO-Anlage dieses Bild stammt.

Foto: Lars-Peter Barthel, Erfurt

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz
Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag
für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des
Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-
liste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — sowie
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-
desrepublik 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
Sojuszpechatj bzw. Postämter und Postkontore entge-
gen. Bulgarien: Raznoiznos, 1 rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza
46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B.
134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146,
Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-
land: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nen-
nen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR,
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Abschied von der BR 44⁹ der Deutschen Reichsbahn

ZAG Erfurt auf letzter Fahrt mit der Kohlenstaub-Güterzuglokomotive der BR 44 Kst

Die Kohlenstaub-Güterzuglokomotive 449612-1 war die letzte Vertreterin ihrer Art, die bei der DR im langjährigen, bewährten Einsatz stand. Von dieser BR besaß die DR insgesamt 22 Exemplare, die sämtlich im Bahnbetriebswerk Arnstadt beheimatet waren. Dieser Umbau diente vor allem der Arbeitserleichterung der Heizer.

Am 11. Dezember 1974 beendete nun die genannte Maschine ihren Betriebseinsatz und trat ihren Weg, wie alle ihre Schwestern zuvor, nach Brandenburg/H. an, wo der Schneidbrenner auf sie wartet.

Die BR 44⁹ war vor allem zwischen Arnstadt—Erfurt, Arnstadt—Meiningen, Arnstadt—Ilmenau und Arnstadt—Saalfeld anzutreffen. Sie beförderte auf diesen schwierigen Strecken schwere Güterzüge, verrichtete oft aber auch Dienst als Schiebelokomotive auf dem steigungsreichen Abschnitt Gräfenroda—Oberhof der Hauptbahn Erfurt—Meiningen, und das auch bei Schnellzügen.

Bekanntlich war und ist die Einheitslokomotive der BR 44 der DR mit ihrem Drillings-Triebwerk und mit einer Leistung von 2000 PS eine starke und beliebte Bauart bei beiden deutschen Bahnverwaltungen. Die 44⁹ (Kst) wurde im Jahre 1960 aus Maschinen der Regelbauart (heutige Bezeichnung bei der DR: 44¹⁻²) umgebaut, wobei einige Lokomotiven mit Wannentendern ausgerüstet wurden. Doch bei allen ihren Verdiensten im Laufe der Jahre, der Traktionswechsel läßt sich nicht aufhalten! So haben Dieselmotoren der BR 120 die Arnstädter Maschinen abgelöst. Ähnlich wird es bald wohl auch den im Bw Arnstadt noch eingesetzten Personenzugtenderlokomotiven der Nachkriegs-Neubaureihe 65¹⁰ der DR gehen. Dann wird auch auf der Strecke Erfurt—Meiningen die Zeit der Dampftraktion endgültig vorüber sein. Aus Anlaß der Ausmusterung dieser Baureihe veranstaltete die ZAG Erfurt des DMV am 15. September v. J. eine Sonderfahrt nach Meiningen.

Der Sonderzug, bestehend aus der 449612-1, zwei 3achsigen und einem 2achsigen Rekowagen, fuhr an diesem Tag um 7.30 Uhr vom Hauptbahnhof Erfurt ab. Über den Heimatort der Maschine, Arnstadt, ging die Fahrt zunächst bis Gräfenroda, wo ein erster Fotohalt für die zahlreichen Teilnehmer, die, wie bei solchen Anlässen üblich, mit Fotoapparaten und Tonbandgeräten wie Pressereporter ausgestattet waren, eingelegt wurde. Nachdem ein Gegenzug aus Richtung Meiningen den Bahnhof passiert hatte, wurde die Reise fortgesetzt. Nun lag der schon erwähnte Steilabschnitt nach Gehlberg vor uns. Das war aber an diesem Tag für die 449612-1 gar kein Problem, hatte sie während ihrer langen Dienstzeit doch wesentlich schwerere Züge dort hinaufbefördert.

Als „Einlagen“ bot das freundliche Lokpersonal mehrere Scheinfahrten, bei denen besonders die Tonbandfreunde auf ihre Kosten kamen. Dabei war ein ausgesprochener Höhepunkt die Vorbeifahrt des Schnellzuges Görlitz—Meiningen, der mit der 449860 als Schiebelok geräuschvoll an unserem Sonderzug vorbeifuhr. Ein immer wieder schönes Erlebnis für Eisenbahnfreunde war das Passieren des Brandleitertunnels, des längsten Tunnels der DR. Natürlich war auch hier die Stimmung ganz groß, als das Lokpersonal mit leerem Zug die Ausfahrt aus dem Tunnelportal wiederholte. Während

des Aufenthalts im Bahnhof Suhl hatten wir übrigens Gelegenheit, eine aus Richtung Schleusingen einfahrende 94er zu sehen. Diese 941175 war die letzte ihrer Baureihe, die sich dort noch im Einsatz befand.

Unser nächstes Etappenziel war dann die Werrabrücke bei Grimmental, wo sich unsere 44⁹er bei herrlichem Herbstwetter mit einem imposanten Rauchkegel als Fotoobjekt präsentierte.

In Meiningen galt es auch noch eine Fülle an Erlebnissen in uns aufzunehmen. So konnten wir dort Maschinen der BR 01⁵, 44¹⁻², 94, 80, 86 sowie eine 03 und eine 41er ausgiebig betrachten.

Als es am späten Nachmittag nach Hause ging, war dieser Tag für alle Teilnehmer ein unvergeßliches Erlebnis.

Deshalb gebührt unser aller Dank den Eisenbahnern und den Freunden des DMV, die an der Vorbereitung und an dem reibungslosen Ablauf dieser herrlichen Sonderfahrt beteiligt waren.

Das war für die Fotofreunde ein wahrer Leckerbissen, eine Scheinanzugfahrt im Bf Gehlberg!

Foto: Joachim Remdt, Ilmenau



Schmalspurwagen auf der Insel Rügen

1. Einleitung

Schon mehrfach stand etwas in dieser Fachzeitschrift über die 750-mm-Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen zu lesen (u.a. in den Heften 10/64, 11/66 und 11/74). Inzwischen wird von dem einstmals ausgedehnten Netz, das aus zwei getrennten Teilen bestand und praktisch die gesamte Insel erschloß, nur noch die Strecke Putbus-Göhren („Bäderbahn“) mit einer Gesamtlänge von 24,4 km betrieben.

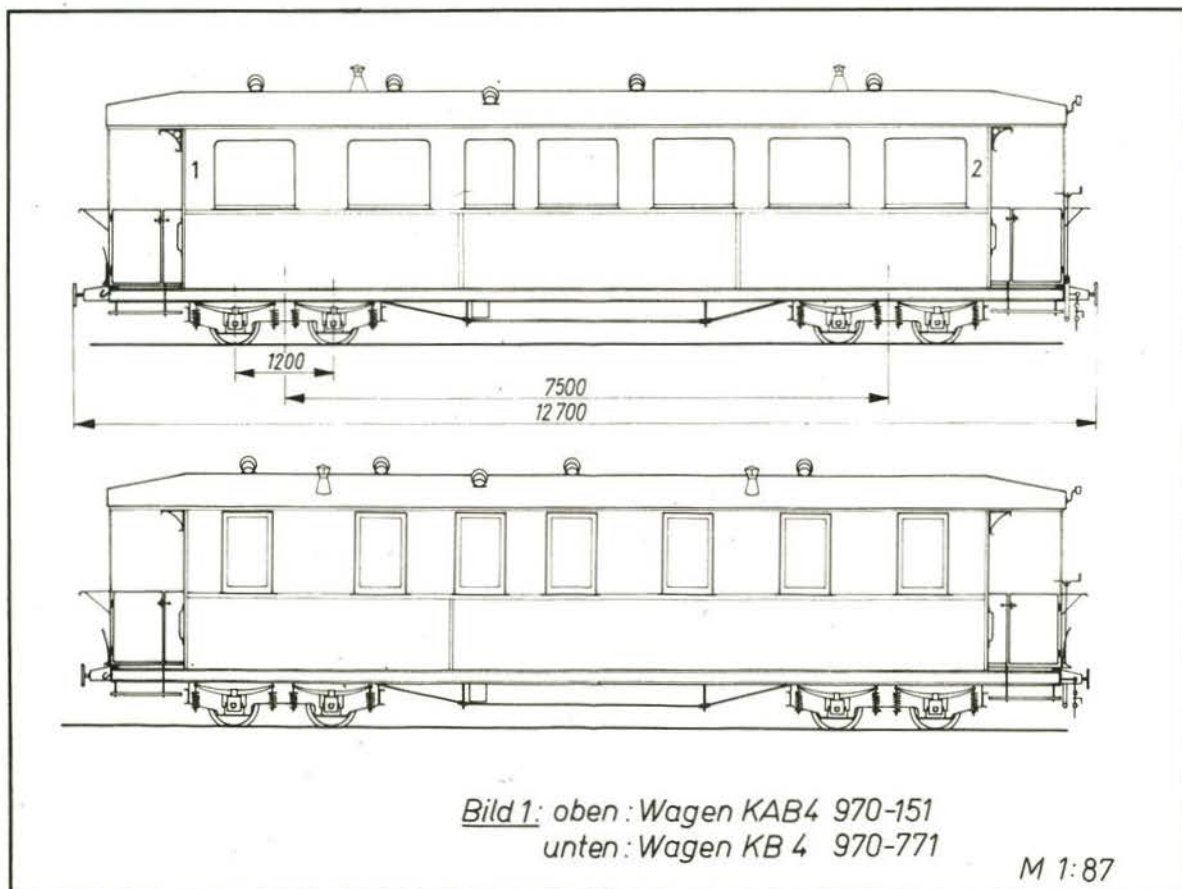
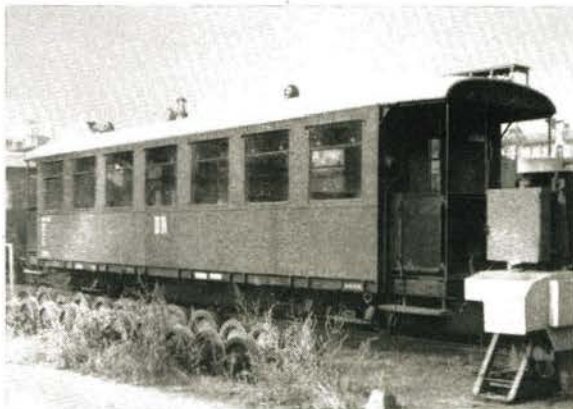
Wir wollen uns heute einmal speziell dem recht bunten Wagenpark der „Rügenschen Kleinbahnen“ (Rü. K. B.), wie das Netz zu seiner Gründung hieß, zuwenden. Dabei beschränken wir uns im wesentlichen auf Rügener Originalfahrzeuge und betrachten die zahlreichen zugewanderten „Fremdlinge“ nur am Rande mit.

Alle Fahrzeuge sind mit Mittelpuffer ausgerüstet und werden mit Schraubenkupplung beiderseits der Mittelpuffer gekuppelt. Als Bremssystem wurde eine Seilzugbremse („Gewichtsbremse“) verwendet, auf dem heute noch betriebenen Streckenabschnitt erfolgte jedoch in den Jahren 1963 bis 1965 eine schrittweise Umstellung auf die Druckluftbremse.



Bild 2 Wagen KB 4 970-752

Bild 3 Wagen KB 4 970-788



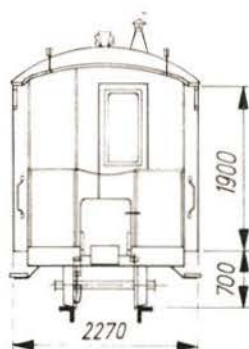
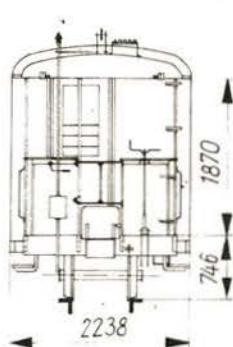
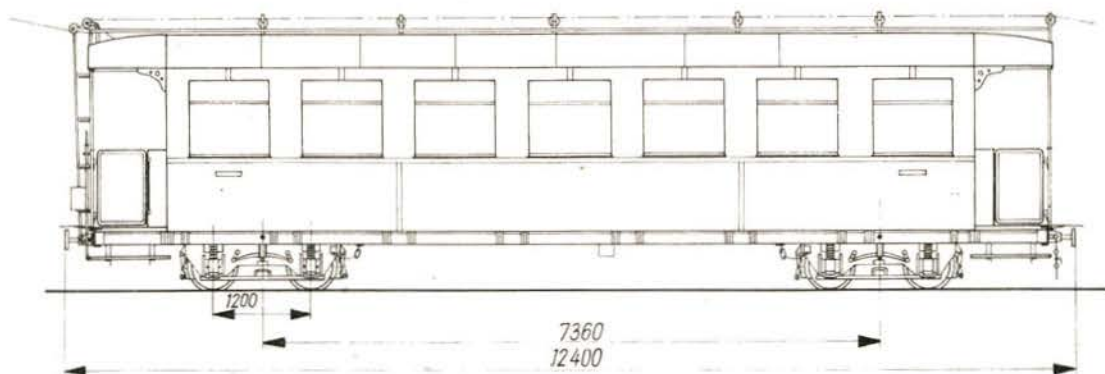


Bild 4:
Wagen KB 4 970-788

rechts unten:
Stirnansicht der
Wagen 970-151 und
970-771 (Bild 1)

M 1:87

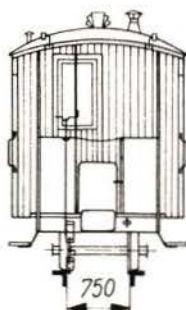
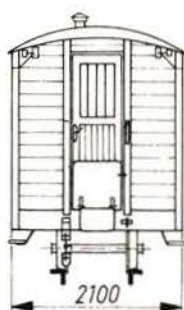
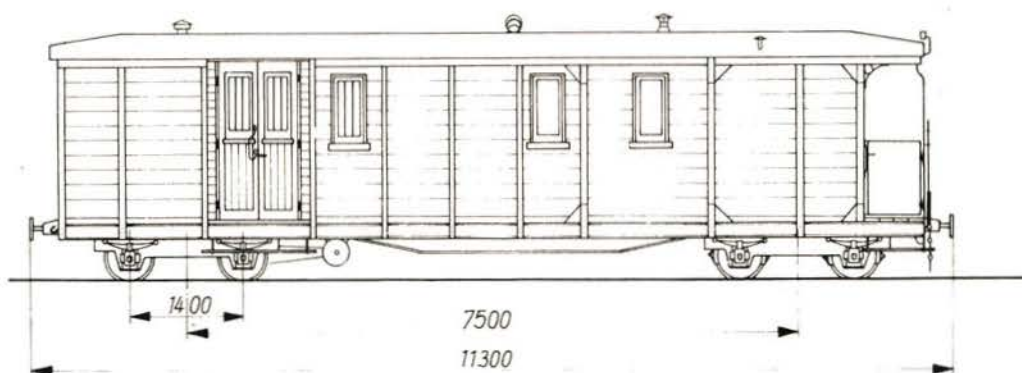


Bild 5:
Wagen KD 4 974-471

M 1:87

Tab. 1e1 Übersicht über die vierachsigen Reisezug- und Dienstwagen der Schmalspurbahnen auf Rügen									
lfd. Nr.	Wagen-Nr. Rü.K.B.	DR (neu)	Gattung	Hersteller ¹⁾	Baujahr	Hauptabmessungen/mm		Anzahl der Sitzplätze	Bemerkungen über Herkunft, Verbleib, Umbauten usw.
						Drehzapfenabstand	Achsstand im Drehgestell	LüP	
1	30	970-151	KAB 4	Hannover	1911	7500	1200	12700	9/22
2	32	970-152	KAB 4	"	1911	7500	1200	12700	8/20
3	33	970-153	KAB 4	"	1911	7500	1200	12700	8/20
4	34	970-154	KAB 4	"	1911	7500	1200	12700	8/20
5	35	970-155	KAB 4	"	1911	7500	1200	12700	8/20
6		970-751	KB 4	"		7500	1200	12400	28
7	36	970-752	KB 4	"		7500	1200	12400	28
8	29	970-761	KB 4	"	1911	7500	1200	12400	28
9	37	970-762	KB 4	"	1910	7500	1200	12400	32
10	38	970-763	KB 4	"	1910	7500	1200	12400	28
11	31	970-771	KB 4	"	1911	7500	1200	12400	28
12	48	970-786	KB 4	Wismar	1927	7600	1200	12400	35
13	49	970-787	KB 4	"	1927	7600	1200	12400	35
14	50	970-788	KB 4	"	1927	7600	1200	12400	35
15	51	970-789	KB 4	"	1927	7600	1200	12400	35
16	52	970-790	KB 4	"	1927	7600	1200	12400	35
17	53	970-791	KB 4	"	1927	7600	1200	12400	35
18	43	974-471	KD 4	Görlitz		7500	1400	11300	-
19	27	974-481	KD 4	Grünberg	1911	5800	1200	9600	-
20	28	974-482	KD 4	"	1911	5800	1200	9700	-

1) Hersteller: Hannover: Hannoversche Waggonfabrik
Wismar: Waggonfabrik Wismar
Görlitz: Aktienoges. für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz
Grünberg: Beuchelt & Comp. Waggonfabrik, Grünberg/Schlesien

2. 4achsige Reisezug- und Dienstwagen

Dem allgemeinen Trend bei Schmalspurbahnen folgend, setzten die Rü.K.B. vom Jahre 1910 an auch 4achsige Reisezug- und Dienstwagen ein. Eine Übersicht über diese Fahrzeuge gibt die Tabelle 1. Die lfd. Nr. 1 bis 10 sehen äußerlich gleich aus, lediglich die Aufteilung der Abteile ist bei einigen Wagen unterschiedlich. Die lfd. Nr. 11 (KB4i 970-771) ist ein Einzelgänger, der sich von den

genannten Wagen jedoch nur durch eine andere Fensterform unterscheidet (vgl. Bilder 1 und 2). Die Mehrzahl dieser Wagen steht noch heute im Einsatz. Dagegen sind die ehemals modernsten Reisezugwagen der Rü.K.B., die „Wismarer Wagen“ (Tabelle 1, lfd. Nr. 12 bis 17, Bilder 3 und 4) heute sämtlich ausgemustert. Ein Wagen dieser Serie war sogar als Speisewagen ausgestattet und verkehrte auf der Strecke Putbus—Göhrn. Gegenwärtig ist nur noch ein 1973 zum Werkstatt- und Mannschaftswa-

Tabelle 2 Übersicht über die zweiachsigen Reisezug- und Dienstwagen der Schmalspurbahnen auf Rügen									
lfd. Nr.	Wagen-Nr. Rü.K.B.	DR (neu)	Gattung	Hersteller ¹⁾	Baujahr	Hauptabmessungen/mm		Anzahl der Sitzplätze	Bemerkungen über Herkunft, Verbleib, Umbauten usw.
						Achsstand	LüP		
1	7	971-101	KAB i	Görlitz	1895	3500	7700	7/8	ausgemustert
2	22	971-102	KAB i	Grünberg	1905	4000	8300	13	"
3	21	971-103	KAB i	"	1905	4000	8400	16	"
4	23	971-104	KAB p	"	1905	4000	8700	10/12	"
5	24	971-105	KAB i	"	1905	4000	8200	22	"
6	39	971-106	KAB i	"	1905	4000	8300	20	"
7	6	971-201	KBP	Görlitz	1896	3700	7700	20	"
8	2	971-202	KBP	"	1895	3500	7800	18	"
9	5	971-203	KBP	"	1895	3700	7800	16	"
10	9	971-204	KBP	"	1895	3700	7800	22	"
11	10	971-205	KBP	"	1895	3700	7800	20	"
12		971-206	KBP	"	1912	3700	7600	20	" (von Demminer Kleinb./West)
13	14	971-207	KBP	"	1897	3700	7800	20	"
14	19	971-208	KBP	"	1910	4000	8300	18	"
15	17	971-209	KBP	Görlitz	1900	4000	8300	20	" Wagenkasten als Unterkunft in Neigast
16		971-210	KBP	"	1900	4000	8300	17	" 1973 noch in Bergen
17	21	971-211	KBP	"	1904	4000	8400	20	"
18	42	971-212	KBP	"	1904	4000	8300	18	"
19	40	971-213	KBP	"	1904	4000	8300	20	"
20	25	971-214	KBP	Grünberg	1905	4000	8300	20	"
21	4	971-215	KB	Görlitz	1895	3700	7800	20	"
22	15	971-216	KB	"	1910	3700	7800	20	"
23	16	971-217	KB	Grünberg	1905	3700	7800	20	"
24	18	971-221	KB	Görlitz		4000	8200	18	"
25	11	971-307	KB	"	1895	3700	7700	20	"
26	12	975-101	KDw	"	1895	3700	7800	-	"
27	8	975-102	KDw	"	1895	3700	7800	-	"
28	13	975-104	KDw	"	1897	3500	6700	-	"
29	1	975-111	KDw	"	1895	3500	7700	-	"
30	26	975-213	KDi	Grünberg	1905	4000	8400	-	"
31	3	979-008	KB	Görlitz	1895	3500	7700	-	" ex BPw (Umbau) (noch in Bergen)

1) Hersteller: Görlitz } siehe Tabelle 1
Grünberg }

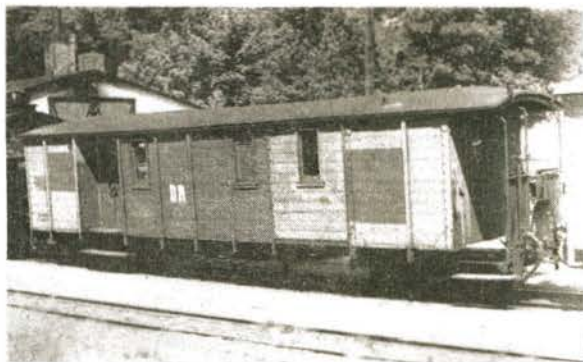


Bild 6 Wagen KD 4 974-471

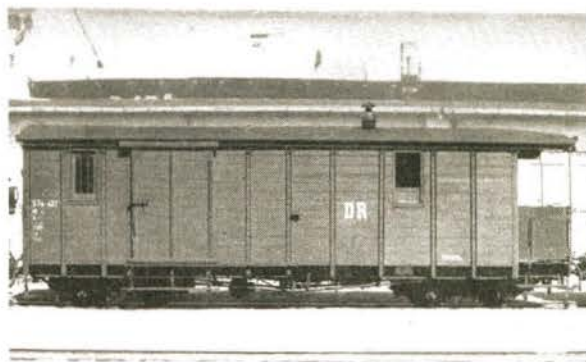


Bild 8 Wagen KD 4 974-481

gen umgebautes Exemplar dieser Wismarer Wagen zu sehen. Die drei 4achsigen Dienstwagen der Rü. K. B. (Tabelle 1, lfd. Nr. 18 bis 20) waren früher kombinierte Pack- und Postwagen. Nachdem aber auf der Schmal-spurbahn die Postbeförderung eingestellt wurde, dienen sie heute nur noch als Packwagen. Die in diesem Zusammenhang erfolgten Umbauten sind an den Längswänden der Wagen noch deutlich erkennbar (Bilder 5 bis 8). Oft reichen sie im Sommer nicht aus, so daß 2achsige gedeckte Güterwagen beige stellt werden, wenn das umfangreiche Reisegepäck der Urlauber zu befördern ist. Die Aufenthaltszeiten auf den Unterwegsbahnhöfen sind für die Be- und Entladung unzureichend, daher werden die für den Bestimmungsbahnhof vorgesehenen Wagen an das Ladegleis rangiert (Sellin, Baabe). Alle Wagen besitzen heute noch eine Ofenheizung, die

„Wismarer Wagen“ hatten ursprünglich sogar überhaupt keine Heizmöglichkeit.

3. 2achsige Reisezug- und Dienstwagen

Wie viele schmal- und normalspurige Kleinbahnen im norddeutschen Raum wurden auch die Rü. K. B. von der Firma Lenz & Co. gebaut und von dieser auch bis etwa 1910 betrieben. Entsprechend war auch der Fahrzeugpark nach den „Normalien“ dieser Firma beschafft worden. So bestand anfänglich der Fahrzeugpark ausschließlich aus 2achsigen Wagen. Insgesamt gab es für den Reiseverkehr 34 Zweiachser, darunter drei Pwi, einen BPwi, einen CPwi, einen PwiPost, den Rest bildeten BCi und Ci (alte Gattungsbezeichnungen). Mit der Stilllegung der Reststrecke Bergen—Wittower Fähre am

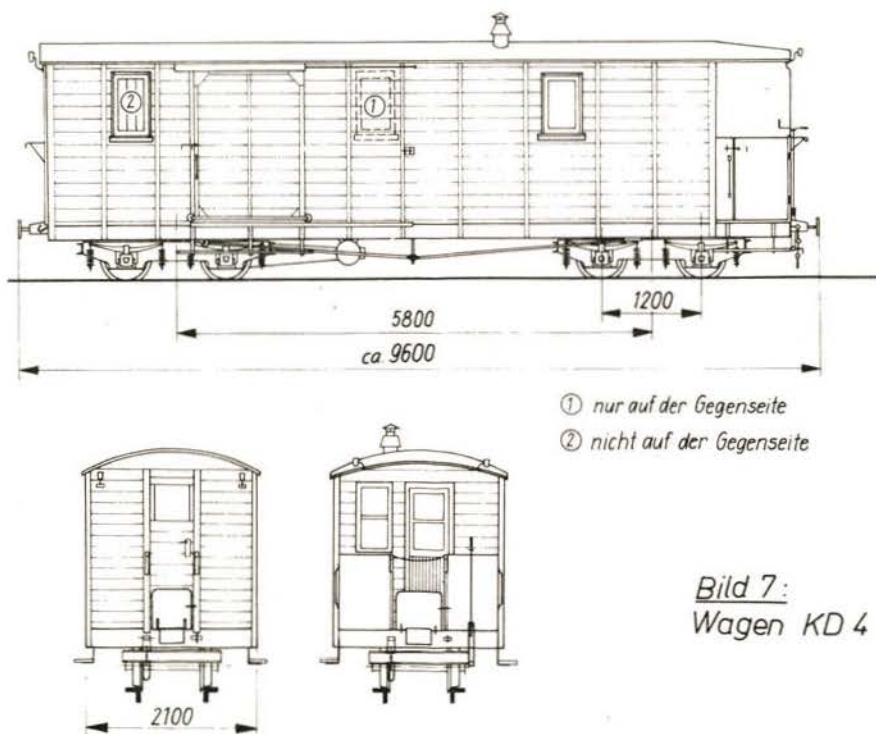


Bild 7:
Wagen KD 4 974-481

M 1:87

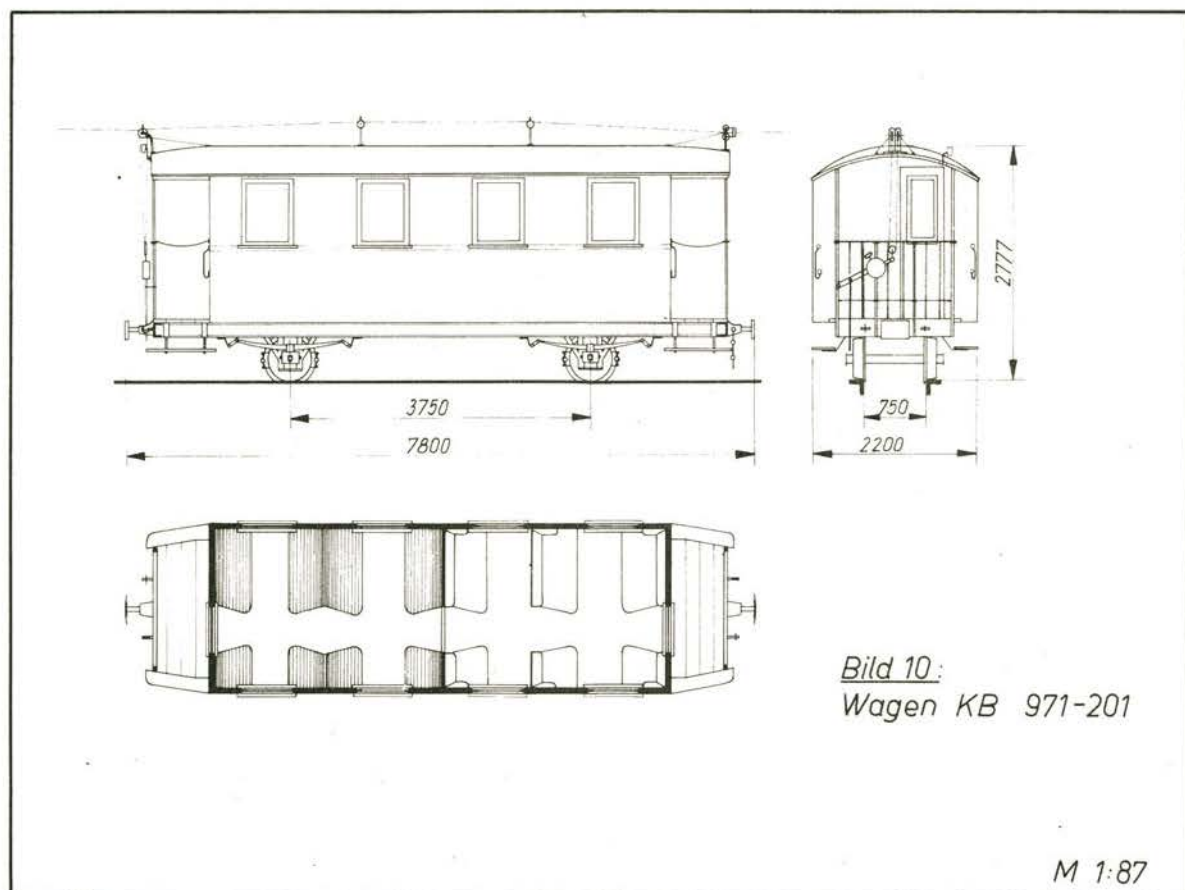
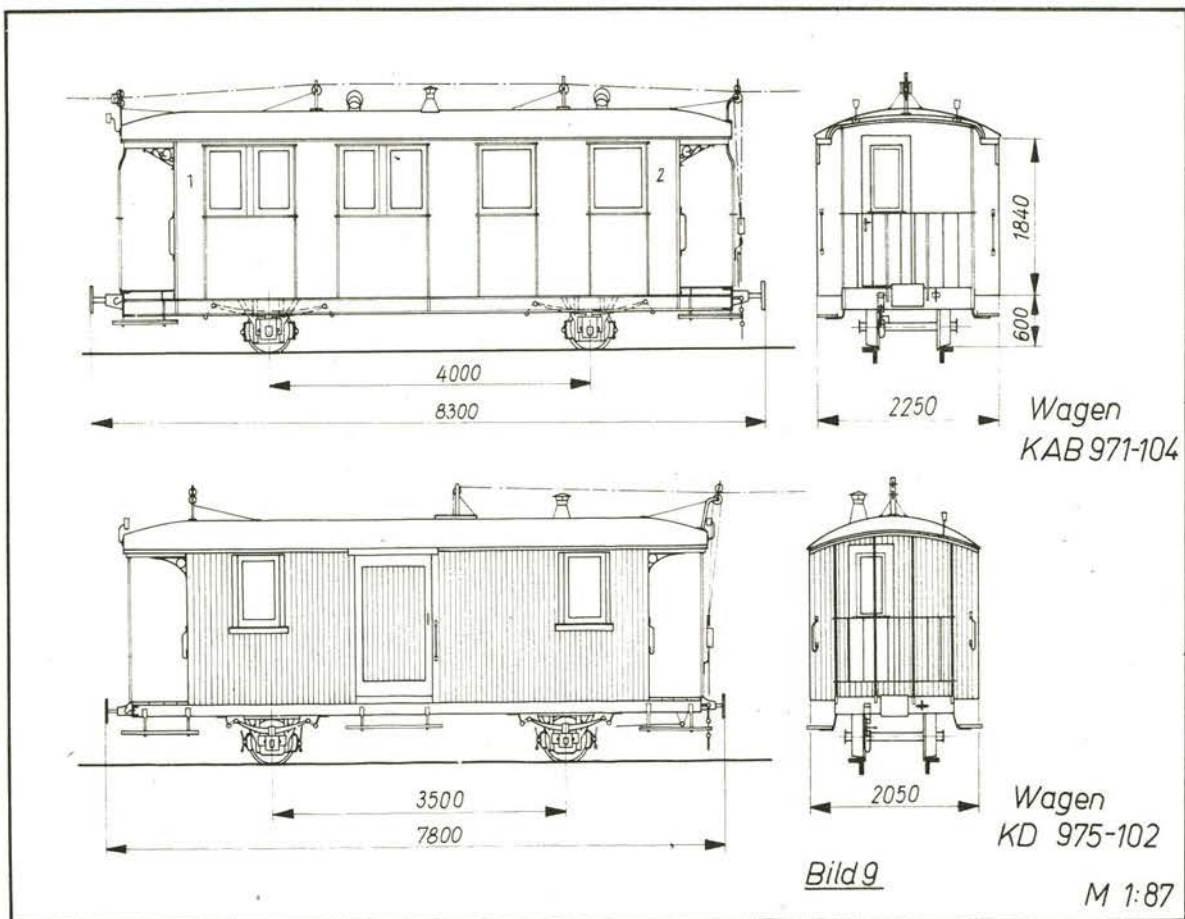




Bild 11 Wagen KAB 971-106



Bild 12 Wagen KB 971-206



Bild 13 Wagen KB 971-215

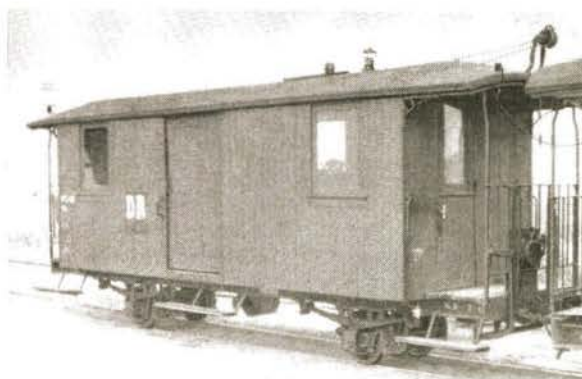


Bild 14 Wagen KD 973-102

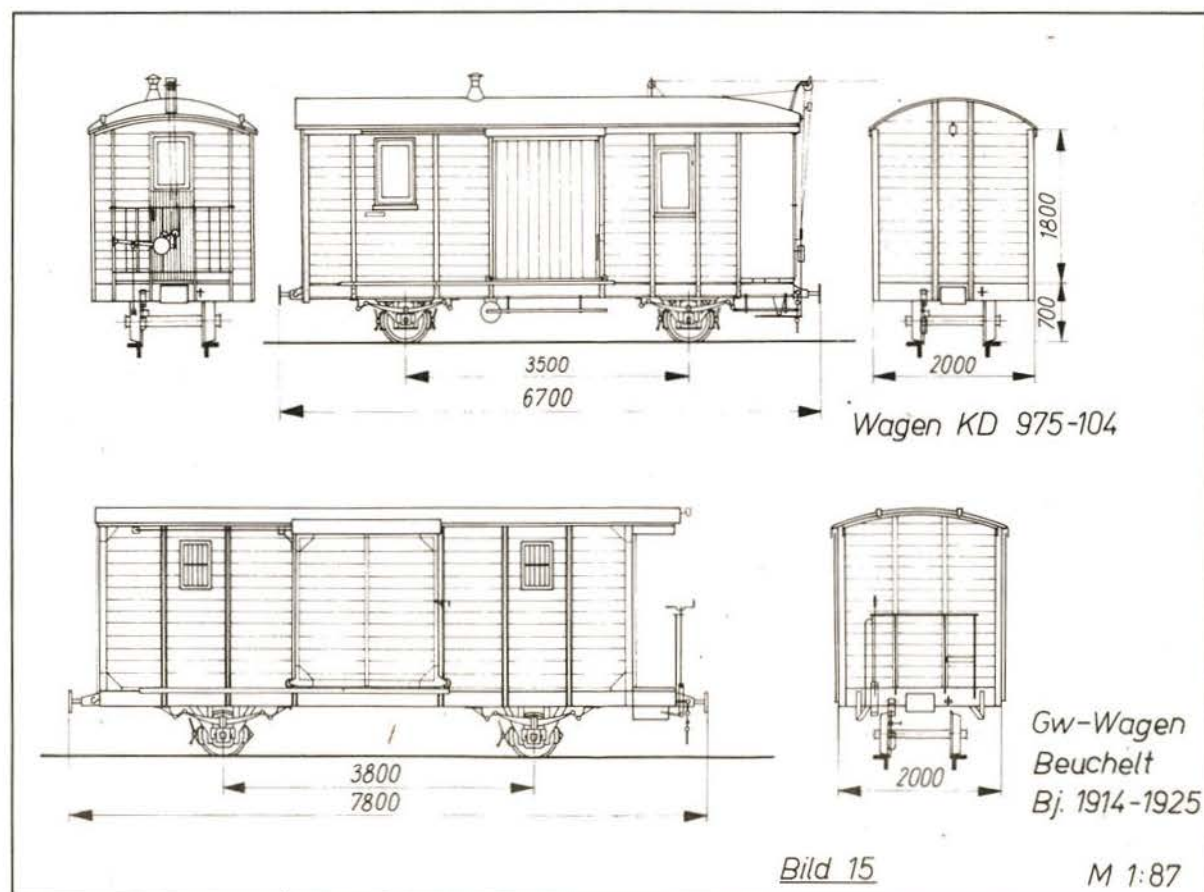




Bild 16 Wagen KD 975-104

Zeichnungen: Verfasser

Fotos: Verfasser (8), Lothar Nickel, Berlin (1)

19. Januar 1970 wurden die zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen zachsigen Reisezug- und Dienstwagen ausgemustert (Tabelle 2). Hersteller aller Wagen waren die Waggonfabriken Görlitz und Beuchelt & Co. (Grünberg, jetzt Zielona Gora). Äußerlich unterscheiden sich die Lieferungen beider Firmen durch die Ausführung des Rahmens und die dadurch bedingte unterschiedliche Bauhöhe (vgl. hierzu die Bilder 9, 10, 11 und 13).

Ursprünglich besaßen die meisten Fahrzeuge eine Holzverkleidung, ein Teil wurde aber später mit Blech beplankt. Auch in der Fensterform ergaben sich durch Umbauten Veränderungen, so wurden bei einigen BCI (KABi) die gekoppelten Fenster der 2. (1.) Wagenklasse entfernt. Auffallendere Unterschiede zeigten die Wagen KBp 971-201 (Dach- und Fensterform modernisiert) sowie der Wagen KBp 971-206 (Bild 12), der vermutlich von der Demminer Kleinbahn West nach Rügen gelangte.

Die äußerlich gleichen zachsigen Dienstwagen KDi 975-101, -102 und -111 (Bilder 9 und 14) sowie der KDw 975-104 (Bilder 15 und 16) hatten hölzerne Außenwände und Schiebetüren an den Längsseiten. Beim KDi 975-213 ist als Besonderheit die Blechverkleidung erwähnenswert, in der Rahmenkonstruktion glich er den Beuchelt-Reisezugwagen.

In allen Wagen war eine Ofenheizung vorhanden; auch waren alle mit einer Gewichtsbremse ausgerüstet.

Die Zweiachser wurden zuletzt nur noch auf der Strecke Bergen—Altenkirchen eingesetzt. Von der Bäderbahn verschwanden sie vermutlich schon nach der Beschaffung der „Wismarer Wagen“ und von der Strecke Putbus—Altefähr nach dem Einsatz der sächsischen Reisezugwagen.

Bis zur Ausmusterung waren die zachsigen Wagen die kleinsten Reisezugwagen bei der DR. Beugte man sich aus ihrem Fenster, so konnte man das Wagendach überblicken!

(Schluß folgt)

Erinnern Sie sich noch?

Vor vier Jahren, nämlich im Heft 10/1971, veröffentlichten wir auf der Seite 306 die Skizze von der Unterbringung der H0-Heimanlage des Herrn Günter Voigt aus Leipzig unter dem Motto: „Nicht alltäglich“. In der Tat, diese Anlage ist auf seltene Weise untergebracht. Nehmen Sie doch das erwähnte Heft noch einmal zur Hand und schauen Sie sich das Bild an! Über den Ehebetten und der Schlafzimmereinrichtung hat Herr V. eine Zwischendecke im Abstand von etwa 0,75 m von der Zimmerdecke der Altbauwohnung eingezogen. Und auf dieser — in 2,15 m Höhe liegenden! — Zwischendecke ist seine 4,5 m × 1,6 m große H0-Anlage ständig aufgebaut. Zum Bedienen hat er an den Kopfenden der Betten über deren gesamte Breite hinweg in 1,7 m Höhe einen 0,5 m breiten, über eine kleine Trittleiter erreichbaren Gang errichtet. Also, gewiß nicht alltäglich!

Damals konnten wir leider keine Fotos dieser H0-Anlage zeigen. Jetzt ist es soweit. Herr V., der bei der Deutschen Reichsbahn als Schlosser tätig ist, sandte uns die ersten Aufnahmen dieser Anlage „in schwindelnder Höhe“. Allein das Fotografieren muß schon eine artistische Leistung gewesen sein! Übrigens einmal einige interessante Angaben für Fotoamateure unter den Modellbahnfreunden:

Die Bilder 1 bis 4 wurden mit einer „Exa 1 a“ aufgenommen. Während aber die Bilder 1 und 2 mit Normalobjektiv „geschossen“ wurden, wobei eine Fotolampe für die Beleuchtung sorgte, hat Herr V. für die Bilder 3 und 4 ein Teleobjektiv 135 mm benutzt. Er schreibt selbst, von „Foto schießen“ könne eigentlich gar keine Rede sein, da bei einer Blende 32 unter Verwendung eines scharf zeichnenden 20-DIN-Films und einer Fotolampe von 500 W und zusätzlich zweier Leuchtstoffröhren zu je 40 W eine Belichtungszeit von 3 ··· 5 Sekunden gewählt wurde. Wir glauben, wenn das vielleicht auch für einen Fotofachmann noch lange nicht die idealsten Bedingungen sein mögen, so könnten es doch für viele Leser gute Anregungen sein, von ihren Heimanlagen bessere Fotos zu erzielen, als das oft der Fall ist. Leider müssen wir so manchen Modelleisenbahner enttäuschen, der uns erwartungsvoll seinen Bilder einsandte und sie dann zurückbekommt, weil sie für den Druck ungeeignet sind.

Für diejenigen Leser, denen das Heft 10/1971 nicht zur Verfügung steht, wollen wir zur Anlage noch ergänzen, daß sie insgesamt 108 m Gleis und 35 Weichen umfaßt. In der Zwischendecke ist gleichzeitig die ganze Verdrahtung installiert.