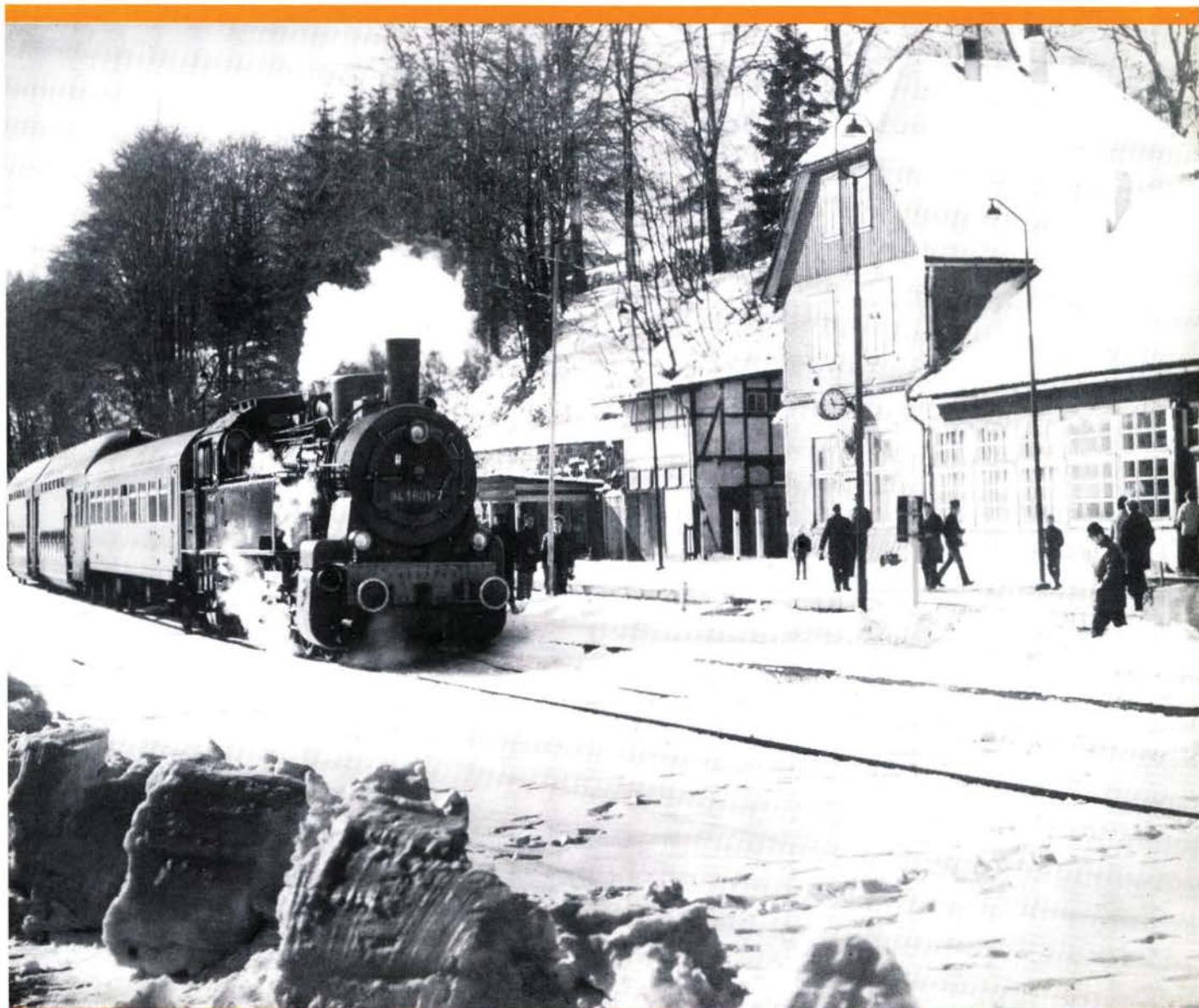


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



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

32542

2/76

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

2 Februar 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



Inhalt

	Seite
Reiner Oettel	
Das Diesellokomotivwerk „W. W. Kuibyschew“ in Kolomna (UdSSR)	29
Günther Fiebig	
Über die Berlin — Anhaltische Eisenbahn (10) Die Lokomotiven der BAE (IV)	31
Günter Barthel	
Zur Festlegung und Bedeutung der Eisenbahnepochen für den Modelleisenbahnbau (Schluß)	34
Wir stellen vor: H0-Modell der BR 141 der SNCF von Jouef	37
Durch zwei Ketten gehalten	38
Willy Hücke	
Eine Klappkastenanlage — aber wie?	40
Günter Fromm	
Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf „Kornbach“ in Nenngroße H0	41
Zwei wahre Geschichten — zum Schmunzeln, aber auch zum Nachdenken	44
Udo Ostkamp	
Vorentkupplung für TT-Fahrzeuge — leicht zu bewerkstelligen	44
Hansotto Voigt	
Aufgaben der „Technischen Kommission“ des Präsidiums des DMV	46
Helmut Wolf	
Eine Notbremse für Modellbahnanlagen	47
Egon Kretschmar	
Das Vorbild gibt uns wieder einmal eine Anregung: Eine ausschaltbare Blockstelle	48
Harald Kurz	
Lokomotiven, Kupplungen, Weichenantriebe	49
Walter Lohse/Dieter Bäßold	
Das Thumer Schmalspurnetz (3)	51
Wissen Sie schon	54
Lokfoto des Monats: 2 Ch2-Personenzuglokomotive pr P 8	55
Lokbild-Archiv	56
Friedrich Spranger	
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Nahverkehrstriebwagen BR 280	57
Bauplan für einen 4achsigen Zementbehälterwagen der ČSD, Gattung Paoj, im Maßstab 1:87 (H0)	59
Bernd Kuhlmann	
Signale der BDŽ — 5. Folge	60
Aus den Bezirken des DMV — Es berichtet: Der BV Schwerin	61
Der Kontakt	62
Aufruf zum XXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1976	63

Titelbild

Unser herrliches Winterfoto vom Bf Schmiedefeld am Rennsteig entstand zu einem Zeitpunkt, als es auf der zwar landschaftlich reizvollen, aber betrieblich schwierigen Strecke über den Kamm des Thüringer Waldes von Ilmenau nach Schleusingen noch dampfte. Längst versehen dort Diesellokomotiven den Dienst.

Auch diese Maßnahme, die Einführung der modernen Traktion auf dieser Strecke, die wesentlich zur Erleichterung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner und zur Verbesserung des Verkehrs für die Reisenden beitrug, fiel in den Zeitabschnitt zwischen dem VIII. und dem IX. Parteitag der SED. Bekanntlich wurden auf dem VIII. Parteitag im Rahmen der Hauptaufgabe auch wichtige Beschlüsse über das Verkehrswesen gefaßt, die auch wieder vom IX. Parteitag zu erwarten sind.

Foto: Rolf Steinicke, Gotha

Titelvignette

Text siehe Heft 1/1976

Rücktitelbild

Auch auf der letzten, der 12. Weihnachtsausstellung der AG „Friedrich List“ des DMV, Leipzig, gab es wieder viel Interessantes und manche Anregung zu sehen. Unser Foto stammt zwar nicht von dieser Ausstellung, sondern von einer früheren, aber es zeugt von den Leistungen der Leipziger: Die neue H0-Anlage „Rauhenfels“ der Gruppe Centrum (siehe auch S. 20 ff. im Heft 1/1976).

Foto: Wolfgang Bahnert, Leipzig

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
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 das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

REDAKTIONSBEIRAT

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preislisite Nr. 1.

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: Raznoisznos, 1 rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. 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 Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang, Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR — 701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Das Diesellokomotivwerk „W. W. Kuibyschew“ in Kolomna

Der VIII. Parteitag der SED beschäftigte sich unter vielem anderen auch mit dem Verkehrswesen. Wenn in wenigen Monaten darüber der IX. Parteitag eine gute Bilanz ziehen kann, was inzwischen auf diesem Gebiet erreicht wurde, dann müssen wir an die große Hilfe der mit uns in enger Freundschaft verbundenen Sowjetunion denken, die sie uns zum Beispiel auch bei der Traktionsumstellung durch die Lieferung zahlreicher schwerer Diesellokomotiven zuteil kommen ließ und lassen wird. Dem soll nachstehender Beitrag unseres Autors, Dr.-Ing. Oettel, über das bekannte Diesellokomotivwerk Kolomna gewidmet sein, das er Gelegenheit hatte kennenzulernen und wo auch Motoren für unsere DR-Diesellok der BR 120, 130/131/132 hergestellt werden.

1. Entwicklung und Produktion bis zum Jahre 1956

Das Diesellokomotivwerk „W. W. Kuibyschew“ in Kolomna ist einer der ältesten Maschinenbaubetriebe der Sowjetunion. Im Jahre 1963 feierte das Werk sein 100jähriges Jubiläum. Die Geschichte dieses Betriebs, der bisher viele hohe staatliche Auszeichnungen erhielt, ist eng mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Sowjetunion verbunden. Der Bau der Eisenbahnlinie Moskau — Rjasan im zaristischen Rußland im Jahre 1863 erforderte bei der etwa 120 km südlich von Moskau gelegenen Stadt Kolomna den Bau großer Eisenbahnbrücken über die beiden Flüsse Moskwa und Oka. Aus den damals an diesem Ort entstandenen Brückenwerkstätten entwickelte sich eine Maschinenfabrik, die sich auf die Lieferung von Lokomotiven und Güterwagen, auf Wasserversorgungsanlagen, Drehscheiben u. ä. für die Eisenbahn spezialisierte. Die erste Dampflokomotive wurde 1873 nach ausländischen Zeichnungen gebaut, bald aber folgten eigene Konstruktionen. Bis zum Jahre 1916 wurden mehr als 6000 Dampflokomotiven in 148 Ausführungen, davon einige in Großserien, hergestellt. Aber auch andere Produktionszweige wurden entwickelt. Neben dem Brückenbau — so wurden bis zum Jahre 1915 Brücken über die Moskwa, über den Dnepr und über die Nawa errichtet —, wurden außerdem von 1878 bis 1931 128 Passagierdampfer und von 1907 bis 1933 85 Schiffe mit Dieselantrieb für die Flußschifffahrt dort gebaut. Im Jahre 1865 begann der Bau von Eisenbahnwagen, den man im Jahre 1930 einstellte. Mehr als 71 000 Güterwagen und über 3 200 Reisezugwagen verließen in dieser Zeit die Fabrik.

Für die gleichzeitig mit der industriellen Entwicklung entstehenden Großstädte wurden in den Jahren 1891 bis 1933 1400 Straßenbahnwagen geliefert.

Neben Ausrüstungen für die Landwirtschaft, wie Traktoren, Erntemaschinen usw., sowie für andere Industriezweige, blieb doch der Lokomotivbau die Hauptproduktion des Werks. Erwähnenswert ist noch die Fertigung von mehr als 240 Elloks (u. a. Serie „WL-22“) in den Jahren von 1932 bis 1941.

Die Entwicklung des sowjetischen Dampflokomotivbaues in Kolomna wurde entscheidend von dem damaligen Hauptkonstrukteur L. S. Lebedanskij beeinflusst. Ihm zu Ehren erhielt später eine der leistungsfähigsten Güterzuglokomotiven die Serienbezeichnung L. In Kolomna wurde bis zum Jahre 1941 die überaus kräftige Güterzuglokomotive der Serie „FD“ hergestellt. Nach dem Großen Vaterländischen Krieg wurde die Schnell-

zuglokomotive der Serie „P 36“ gebaut, die mit ihrer Leistung von 4000 PS zu den stärksten Dampflokomotiven des Werks Kolomna zählte. Diese Lokomotiven beförderten viele Jahre u. a. die schweren Expreßzüge auf der Strecke Moskau — Leningrad.

Die Direktiven des XX. Parteitages der KPdSU zur beschleunigten Durchführung des Traktionswechsels innerhalb der Rekonstruktionsmaßnahmen der Eisenbahn hatten die Umstellung des Werks von der Dampflokomotive auf die Diesellokomotive zur Folge. Im Jahre 1956 verließ als letzte Dampflokomotive die Lokomotive mit der Werk-Nr. 10420 den Betrieb. Von da an bestimmen leistungsfähige Diesellokomotiven das Produktionsprofil des Werks.

2. Diesellokomotivproduktion

Schon viele Jahre vor Aufnahme der Diesellokomotiv-Produktion in Kolomna wurden in dem Werk Dieselmotoren produziert. Im Jahre 1903 wurde der erste Dieselmotor mit einer Leistung von 18 PS gebaut. Aus diesen bescheidenen Anfängen heraus entwickelte sich eine Serienproduktion moderner Dieselmotoren, deren Leistung 3000 bzw. 4000 PS umfaßt, die außer in Diesellokomotiven auch in anderen Anlagen, wie in Erdölförderausrüstungen, eingesetzt werden. Motoren mit einer Leistung von 6000 PS befinden sich in der Erprobung.

Das Werk Kolomna lieferte bereits im Jahre 1930 Dieselloks für die SZD. Nach der Umstellung von Dampf- auf Diesellokomotivproduktion wurde in Kolomna im Juni 1956 die Serienproduktion von Diesellokomotiven aufgenommen. Die Rekonstruktion des Werks bei laufender Produktion sowie die Umqualifizierung der Werkangehörigen, was große Anstrengungen erforderte, wurden erfolgreich gelöst. Die erste Serienlokomotive war die „TE-3“, die nach Unterlagen des Charkower Werks für Transportmaschinenbau hergestellt wurde. Die Fertigung dieser 2-Sektions-Lok von 2 × 2000 PS lief in Kolomna im Jahre 1963 aus. Einige wichtige technische Daten der Lokomotive „TE-3“ sind in Tabelle 1 enthalten. Diese Güterzuglokomotive wurde außerdem im Charkower Werk für Transportmaschinen und in Lugansk (dem heutigen Woroschilowgrad) in großen Stückzahlen hergestellt, sie hatte an der raschen Ablösung der Dampflokomotivtraktion durch die Diesellokomotiven in der Sowjetunion einen entscheidenden Anteil. Die erste von Kolomna projektierte und vom Werk selbst gebaute Diesellokomotive war die Güterzuglokomotive der Serie „TE-50“, die eine Leistung von 3000 PS aufwies. In der Folgezeit spezialisierten sich die Diesellokomotivwerke der Sowjetunion immer mehr, Kolomna übernahm den Bau von Reisezuglokomotiven, Woroschilowgrad den von Güterzuglokomotiven, Brjansk den von Rangierlokomotiven usw.

Im Jahre 1959 begann die Projektierung der Reisezuglokomotive „TEP-60“. Das erste Baumuster verließ bereits 1960 das Werk, und seit 1963 läuft die Serienproduktion. Bis Ende 1973 wurden mehr als 600 Stück hergestellt. Die Lokomotive der Serie „TEP-60“ besitzt einen Dieselmotor von 3000 PS und hat eine Konstruktionsgeschwindigkeit von 160 km/h. Auch die in der UdSSR übliche Variante einer 2-Sektions-Lokomotive wurde aus der Serie „TEP-60“ entwickelt. Diese aus 2 „TEP-60“ zusammengesetzte Maschine besitzt eine Leistung von 2 × 3000 PS. Sie ist zur



Bild 1 Die sechsachsige Diesellokomotive des Typs „TEP-60“ der SŽD, eine Maschine für den Reisezugdienst

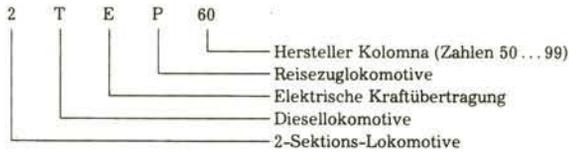


Bild 2 Ebenfalls für diesen Zweck wurde die 4000-PS-Lokomotive vom Typ „TEP-70“ in Kolomna gebaut.

Beförderung schwerer Expreßzüge auch bei schwierigem Streckenprofil geeignet. So werden die Expreßzüge Moskau — Berlin auf dem Streckenabschnitt Smolensk — Minsk — Brest (681 km) von dieser leistungsfähigen Diesellok bei einmaligem Personalwechsel in Minsk befördert.

Übrigens sind aus der Bauart-Kennzeichnung der sowjetischen Diesellokomotiven die Art der Kraftübertragung, der Verwendungszweck und der Hersteller sofort erkennbar.

Am Beispiel der „2 TEP-60“ soll das erläutert werden. Es bedeuten:



Die Diesellok der Serie „TEP-60“ weist viele konstruktive Neuerungen gegenüber den bisher in der Sowjetunion gebauten Diesellokomotiven auf, wie im Laufwerk, Drehgestell, in der Anordnung der einzelnen Baugruppen, der vollkommen geschweißte Kastenrahmen, der mit zum Tragen herangezogen wird, der hydrostatische Antrieb der Lüfter und Verbesserungen des Lärmschutzes für das Lokpersonal.

Die wichtigsten technischen Daten der Serien „TEP-60“

Tabelle 1 Technische Daten der vom Diesellokomotivwerk Kolomna hergestellten Diesellokomotiven

	Diesellokomotiv-Serie		
	TE 3	TEP 60/2 TEP 60	TEP 70
Leistungen des Dieselmotors (PS)	2×2000	3000/2×3000	4000
Fahrzeug-Begrenzungsprofil	1 — T	1 — T	1 — T
Länge (mm)	33 938	19 250×19 250	20 470
Breite (mm)	3262	3124/3080	2950
Höhe (mm)	4825	4774	5080
Gesamtmasse (t)	2×126	129/2×129	126
Achslast (Mp)	21	21,9	21
Achsformel	2(3 _o —3 _o)	(3 _o —3 _o)/2(3 _o —3 _o)	3 _o —3 _o
Zugkraft (Mp)	2×20 200	12 500/2×12 500	17 000
bei Dauerfahrgeschwindigkeit (km/h)	20,5	50	50
Konstruktionsgeschwindigkeit (km/h)	100	160	160
Anzahl der Sektionen	2	1/2	1
Minimaler Kurvenradius (m)	125	125	125
Vorräte (kg)			
Kraftstoff	2×5440	6000/2×6000	6800
Schmieröl	2×1200	1060/2×1060	1430
Wasser	2×800	1400/2×1400	1480
Sand	2×700	600/2×600	600
Treibrad-Durchmesser (mm)	1050	1050	1220
Dieselmotor	2 D 100	11 D 45 A	2 A — 5 D 49
Hauptgenerator	MPT-99/47 A	GP — 311 W	GS — 504 A
Fahrmotoren	EDT-200 B	ED 108 A	ED 119
Versuchsmuster		1960	1973
Serienfertigung in Kolomna	1956—1963	1963—	

(Bild 1) und „2—TEP-60“ enthält auch die Tabelle 1. Das Werk Kolomna baute 1956 in Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule „N. E. Baumann“, Moskau, die erste sowjetische Gasturbinenlokomotive des Typs „G 1“ mit einer Leistung von 3500 PS. Ihr folgten 1964 2 Reisezuglokomotiven mit Gasturbinenantrieb des Typs „GP-1“; Leistung: 3500 PS, die sich noch heute im Betriebseinsatz befinden. In den Jahren 1962/63 wurden 2 Versuchslokomotiven des Typs „TGP-50“ mit einer Motorenleistung von 2×2000 PS gefertigt, die eine vom Werk selbst entwickelte hydraulische Kraftübertragung besitzen.

Das Werk Kolomna ist auf dem Gebiet der Dieselmotoren außerdem wichtiger Zulieferbetrieb für das Lokomotivwerk Woroschilowgrad. So baut es die Dieselmotoren der von diesem Werk hergestellten Diesellokomotiven der Serien „2—TE—116“, „M 62-Exportausführung“, darunter der BR 120, BR 130, 131 und 132 der DR.

Die weitere Erhöhung der Transportleistungen und der Reisezuggeschwindigkeiten der Züge in der Sowjetunion erfordert noch leistungsfähigere Dieselloks. Dabei gibt man aus ökonomischen Gründen einer 1-Sektions-Lokomotive den Vorzug.

Die Projektierung der neuen Diesellokomotive des Typs „TEP-70“ begann im Jahre 1972, gefertigt wurden die ersten 2 Baumuster, die sich seitdem zur Erprobung im Betriebsdienst befinden. Die Leistung des in Kolomna hergestellten Dieselmotors 2A—5D49 (4 Taktverfahren, 16 Zylinder in V-Anordnung) beträgt 4000 PS, die Konstruktionsgeschwindigkeit der Lokomotive ist für 160 km/h ausgelegt. Durch die Verwendung von nied-

Bild 3 Ganz jungen Datums ist diese neue Diesellok, die auch über 4000 PS verfügt. U. B. z. einen Blick in die Endmontage der „Kuibyschew“-Werke in Kolomna.

Fotos: Beschaffung Verfasser (2) ADN-Zentralbild (1)



rigliertem Stahl für den Lokrahmen sowie von Aluminium für die Dachabdeckung gelang es, trotz erhöhten Motorgewichts gegenüber der Serie „TEP-60“ dieselbe Achslast zu erreichen. Bei der Kraftübertragung wurde die moderne Form, Wechselstrom-Gleichstrom, gewählt; der Wechselstrom-Hauptgenerator und die Gleichstrom-Fahrmotoren werden vom Charkower Elektromaschinenwerk und die Gleichrichteranlage vom Tallinner Elektrotechnischen Werk geliefert. Alle Hilfsmaschinen besitzen elektrische Antriebe. Die elektrische Steuerungs- und Überwachungsanlage ist bereits für den Anschluß an künftige Diagnostikanlagen des Systems „Delta“ vorbereitet. Die wichtigsten technischen Daten der Diesellok „TEP-70“ (Bild 2) kann man ebenfalls Tabelle 1 entnehmen.

Bei einem ökonomischen Vergleich der „TEP-70“ gegenüber der „TEP-60“ wurden folgende Werte ermittelt: Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Züge um 13%, Steigerung der Arbeitsproduktivität im Lokfahrdienst um 8%, Verringerung des Bedarfs an Lokomotiven und Reisezugwagen um 12%, Einsparung an Lohn- und Brennstoffkosten usw. um 11%.

Zur Zeit laufen im Werk Kolomna die Vorbereitungen zur Aufnahme der Serienproduktion dieser leistungsfähigen Diesellokomotive „TEP-70“. Inzwischen wurde die

Herstellung eines Baumusters der noch stärkeren „TEP-75“ aufgenommen. Diese Lok wird den neuentwickelten Dieselmotor 20—DG mit einer Leistung von 6000 PS erhalten. Als Konstruktionsgeschwindigkeit ist eine solche von 160 km/h vorgesehen. Ein spezieller Heizgenerator ist für die Erzeugung von elektrischer Energie für die Heizung des Wagenzuges vorhanden. Weitere Neuerungen im Laufwerk, bei der Abfederung sowie in der Motorkonstruktion (neue Systeme der Brennstoff- und Luftversorgung des Dieselmotors), zeugen vom hohen Stand im sowjetischen Diesellokbau. Und daran hat das große Kollektiv der Werktätigen des Diesellokomotivwerkes „W. W. Kuibyschew“ in Kolomna einen entscheidenden Anteil.

Literatur

- (1) Iwanow, W.N.: „Konstruktion und Dynamik der Diesellokomotiven“. 2. Auflage, Moskau, Transportverlag, 1974 (russ.)
- (2) Rostowskij, K.: „Unter der Marke des Werkes Kolomna“, Wissenschaft und Leben 42 (1975), 2 S. 2 — 12, Moskau, Verlag „Prawda“ (russ.)
- (3) Terechow, W.M.: „Handbuch des Diesellokomotivführers“, 4. Auflage, Moskau, Transportverlag, 1974 (russ.)
- (4) Autorenkollektiv: „Atlas der Diesellokomotiven der UdSSR“, Wissenschaftliches Forschungsinstitut für Informationen des Schwermaschinen-, Elektromaschinen- und allgemeinen Maschinenbaus, Moskau, 1974, (russ.)

Ing. GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Über die Berlin — Anhaltische Eisenbahn (10)

Die Lokomotiven der BAE (IV)

Konstruktive Einzelheiten der BAE-Lokomotiven

An verschiedenen Lokomotiven der Bahn war etwa um 1860 der sogenannte „Wasserkopfkamin“, den Borsig von der MGK Karlsruhe übernommen hatte, anzutreffen. Bei diesem Kamin befand sich um die obere Öffnung ein ringförmiges Wasserbassin. Mitgerissenes Wasser sollte sich dort sammeln und dann langsam verdampfen. Eine weitere Besonderheit der BAE-Lokomotiven war die Blasrohrklappe zur Veränderung des Blasrohrquerschnitts. Betätigt wurde diese Klappe durch ein auf der Führerseite angebrachtes Gestänge. Ende der 50er Jahre v. Jh. war an einigen Lokomotiven der BAE auch die „Kirchwegersche Kondensationseinrichtung“ eingebaut, die anscheinend ab 1863 wieder entfernt wurde. Bei dieser Einrichtung wurde ein Teil des Abdampfes in den Tenderwasserkasten geleitet, um das Speisewasser vorzuwärmen. Äußeres auffallendes Merkmal dieser Einrichtung war ein schornsteinähnlicher Abzug am hinteren Tenderende. Nach dem Maschinenmeister Hennig bewährte sich die Kondensationseinrichtung nur vor schweren Zügen bei Langsamfahrt (5—8% Brennstoff-Ersparnis), während die gleiche Lokomotive vor schnell-fahrenden leichten Zügen gleichviel Brennmaterial mehr verbrauchte. In jene Zeit fällt auch die Einführung der Kochschen Strahlpumpe. Von den 50er Jahren v. Jh. an erhielten auch die älteren Lokomotiven der BAE auf Grund der Forderung des Eisenbahningenieurs Max Maria von Weber Führerhäuser.

Die B1-Güterzuglokomotiven (Nr. 81—84, 89—96 und 108—117)

Die in den Jahren 1865 bis 1872 in Dienst gestellten

B1-Güterzuglokomotiven hatten zwar gleiche Triebwerksabmessungen und Raddurchmesser, unterschieden sich jedoch in den einzelnen Lieferlosen voneinander. Die Nr. 81—84 gehörten noch zur älteren Bauart mit Innenrahmen und größerem Achsstand. Der Langkessel bestand aus 3 Schüssen. Der mittlere war am längsten und besaß den größten Durchmesser. Er trug auch den Dampfdom. Die halbzylindrische Stehkesseldecke war gegenüber dem Langkessel leicht überhöht. An den aus durchlaufenden Platten ausgearbeiteten Rahmen waren Achslagerführungen angeietet.

Kuppel- und Treibachsen hatten obenliegende Federn mit Ausgleichshebeln und die Laufachse eine unter dem Führerhausboden liegende Querfeder. Von der Lok Nr. 89 an wurde bei der BAE die Allan-Steuerung mit Schraubenspindel eingeführt. Die Laufachse lag hierbei in einem kurzen Außenrahmen, abgedeckt durch 2 voneinander unabhängige Längsfedern. Die Abfederung von Treib- und Kuppelachsen entsprach der der älteren B1-Lokomotiven. Die Lokomotiven Nr. 108—114 bekamen eine geänderte Heizrohrteilung (jetzt 182 Rohre von 44/49 mm Durchmesser anstatt 200 Rohre von 41/46 mm). Die 3 letzten Lokomotiven Nr. 115—117 wurden mit Tendern ausgerüstet, bei denen die charakteristischen Borsigschen Rahmenausschnitte entfielen. Nachstehende Tabelle enthält die wesentlichsten Unterschiedsmerkmale der einzelnen Lieferungen.

Diese Lokomotiven sollen sich gut bewährt haben. So beförderten sie — nach Metzeltin — seinerzeit schwere Getreidezüge bis zu 200 Achsen, wobei die Tragfähigkeit der dabei verwendeten Güterwagen allerdings höchstens 10 t betrug. Nach Anlieferung der stärkeren C-Lokomotiven wurden die Lokomotiven im Rangierdienst verwendet.

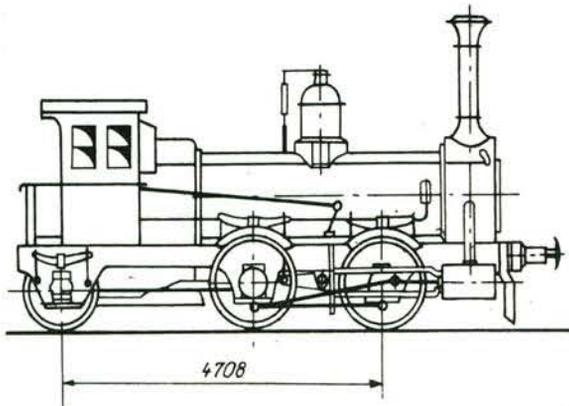


Bild 1 Skizze der Lokomotiven der BAE-Nr. 81—84

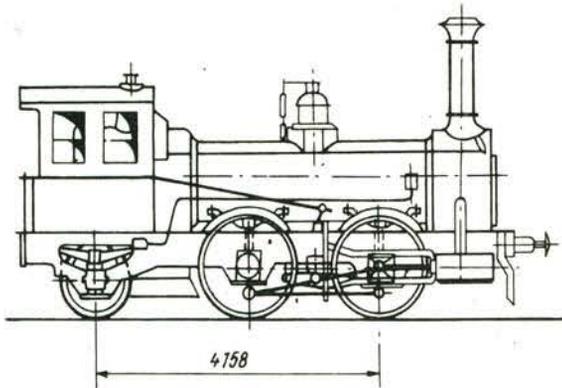


Bild 2 Desgleichen für die Lieferung der Nr. 89—96 und 108—117 (?)

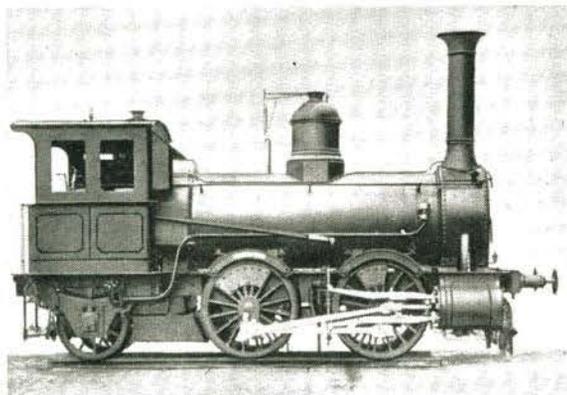
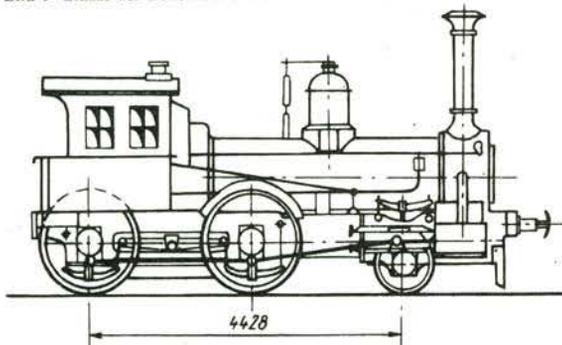


Bild 3 Ansicht der Lok Nr. 95 (Gitschin)

Bild 4 Skizze der Lokomotiven der BAE-Nr. 85—88



Die 1B-Personenzuglokomotiven (Nr. 85—88, 97—107 und 118—122)

Bei den in den Jahren 1866 bis 1872 beschafften 20 Personenzuglokomotiven waren die Triebwerksabmessungen gleich. Der Treibraddurchmesser von ursprünglich 1745 mm wurde später durch Aufziehen stärkerer Radreifen (vorher 50 mm, jetzt 65 mm Reifenstärke) vergrößert. Die Lokomotiven hatten einen Stehkessel mit stark erhöhter halbzyklischer Decke. Die Feuerbüchsen waren durch 8 Längsbarrenanker versteift. Als Steuerung wurde die nach *Allan*, einstellbar durch Schraubenspindel, verwendet. Die ersten Lokomotiven Nr. 85—88 besaßen noch durchhängende Stehkessel, den Dom auf dem mittleren Kesselschuß und ein nach vorn gezogenes Führerhaus. Bei den Lokomotiven der nächsten Lieferung (Nr. 97—100 und 101—107) waren die Stehkessel bei kürzerem Radstand unterstützt. Der Dom saß wiederum auf dem mittleren Kesselschuß. Das Führerhaus besaß die gleiche Fensteranordnung, war aber kürzer gehalten. Der doppelte Blechrahmen des Tenders wies die Borsigsche Form der Ausschnitte auf, und Ausgleichshebel verbanden die Federn der 2. und 3. Achse. Der Tenderradstand war gleichmäßig geteilt. Die letzte Lieferung (Nr. 118—122) fiel — trotz gleichen Aussehens — durch unterschiedliche Details auf: höherer Dampfdruck, etwas größerer Tender mit ungleich geteiltem Radstand (1674 + 1466 mm) und einfachem Blechrahmen. Alle 20 Lokomotiven besaßen Vierpunktaufhängung, bei der die oben liegenden Laufachsfedern und die unten liegenden Federn von Treib- und Kuppelachsen mit langem Ausgleichshebel verbunden waren.

Die C-Güterzuglokomotiven (Nr. 123—128, 136—147 und 165—179)

Die BAE beschaffte die ersten C-Güterzuglokomotiven 1873, bis 1878 waren 55 Stück dieser Bauart geliefert. Es handelte sich um einfache, robuste Lokomotiven. Durchweg in Berlin stationiert, wurden sie von dort auf den BAE-Strecken eingesetzt. Warum aus der letzten Lieferung 9 Lokomotiven ohne Namen blieben, ist nicht erklärlich. Die 2 letzten Maschinen (Nr. 178 und 179) trugen wieder Namen zweier Berliner Stadträte. Die technischen Abmessungen der C-Lokomotiven waren untereinander gleich. Der Kessel mit 9 kp/cm^2 Überdruck hatte einen Stehkessel mit ebener Decke nach *Belpaire*. Die Feuerbüchsen waren durch Deckenstehbolzen verankert. Der Dampfdom saß auf dem vorderen Kesselschuß. Als Steuerung diente eine nach *Allan* mit Schraubenspindel ausgeführte. Der Treib- und Kuppelraddurchmesser von anfangs 1372 mm wurde später ebenfalls durch Aufziehen stärkerer Radreifen auf 1400 mm vergrößert. Die Lokomotive selbst war in 4 Punkten aufgehängt, wobei die 1. Achse Einzelfedern und die 2. und 3. Achse eine gemeinsame, dazwischenliegende Feder besaßen. Alle Federn lagen oberhalb der Achsbüchsen. Die kürzeren Führerhäuser hatten nur noch je Seitenwand ein Fenster. Der Tender dieser Lokomotiven hatte einen ungleichen Radstand (1670 + 1470 mm), Ausgleichshebel zwischen 2. und 3. Achse und konnte $9,5 \text{ m}^3$ Wasser fassen.

Die B-Tenderlokomotiven (Nr. 132—135)

Es waren die einzigen Tenderlokomotiven der BAE und anscheinend ein Gelegenheitskauf. Gleiche Lokomotiven lieferte Schichau an die Kgl. Ostbahn. Die Schichau-Fabriknummern und die BAE-Betriebsnummern stimmen zufällig überein. Die Tenderlokomotiven waren mit über 14t Achslast eine für die damalige Zeit recht leistungsstarke Bauart. Eingesetzt wurden sie im neu eingerichteten Vorort- und Ausflugsverkehr vom Anhalter Bahnhof nach Lichterfelde. Die Tenderlokomotiven hatten domlose Langkessel und besondere Wasserkästen

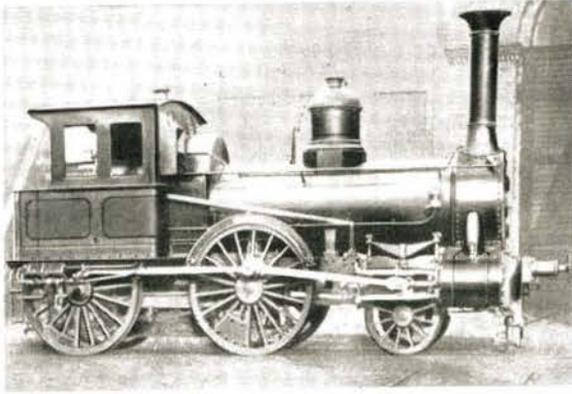


Bild 5 Ansicht der Lok Nr. 88 (Roßlau)

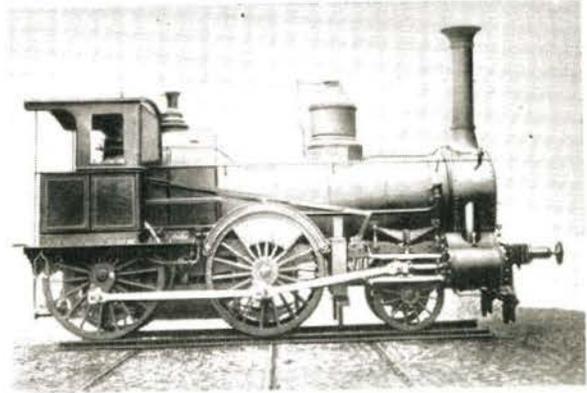


Bild 6 Ansicht der Lok Nr. 101 (Magdeburg)

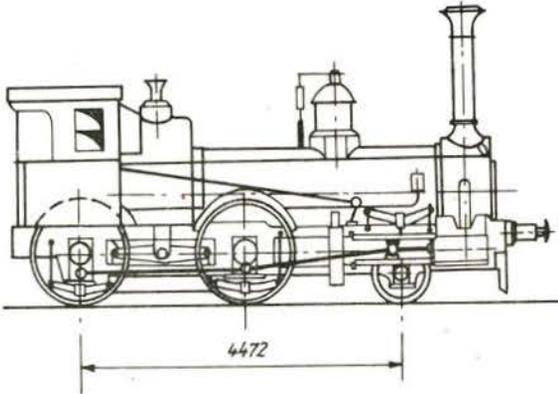


Bild 7 Skizze der Lieferung Nr. 97-107

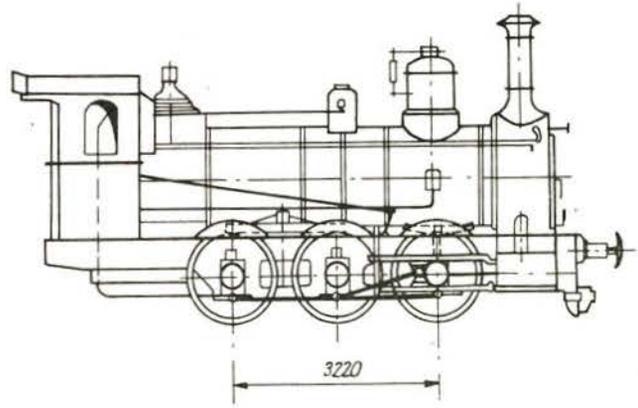


Bild 8 Skizze der Lieferungen Nr. 123-128, 136-147 und 165-179 (später preuß. G 2, ED Halle)

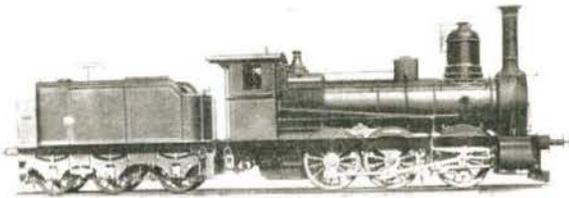


Bild 9 Ansicht der Lok Nr. 128 (Roitzsch)

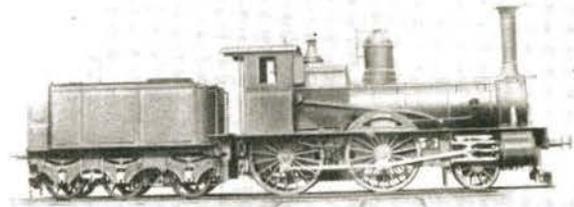


Bild 10 Ansicht einer Lokomotive aus der Lieferserie Nr. 118-122
Skizzen: Hans Köhler, Erfurt
Fotos: Repros Werkaufnahmen

zwischen den Rahmenwangen. Erst nach 1890 wurden die B-Tenderlokomotiven durch stärkere B1-Tenderlokomotiven ersetzt.

Die 1B-Schnellzuglokomotiven (Nr. 129-131, 148-164 und 180-185)

Der Treibraddurchmesser dieser Schnellzuglokomotiven betrug 1825 mm. Der Dampfdom saß auf dem hinteren Kesselschuß. Die 1873 bis 1875 gelieferten Lokomotiven hatten noch Stehkessel mit stark überhöhter, halbzylindrischer Decke; die Feuerbuchsdecke war hier mit querliegenden Barrenankern versteift. Die sechs 1881 gelieferten Lokomotiven besaßen Stehkessel nach *Bel-paire*. Hier erfolgte die Verankerung der Feuerbuchs-

decke durch Deckenstehbolzen. Alle 1B-Schnellzuglokomotiven besaßen Vierpunktaufhängung, wobei ein Ausgleichshebel die obenliegenden Laufachsfeder mit der unten liegenden Treibachsfeder verband. Die kurzen Führerhäuser wiesen nur 1 Fenster je Seitenwand auf. Mit den zuletzt genannten Lokomotiven Nr. 180-185 endete die Lokbeschaffung der BAE. Nach der Verstaatlichung kamen dann die von der Preussischen Staatsbahn übernommenen Lokomotiven nach einer Übergangszeit an die KED Erfurt. Dabei erhielten sie neben dem preussischen Adlerschild noch ein kleines Schildchen mit den Buchstaben „BAE“ und neue Betriebsnummern. Die Namensschilder wurden bis auf einige Ausnahmen entfernt.

Zur Festlegung und Bedeutung der Eisenbahnepochen für den Modelleisenbahnbau (Schluß)

4.3. 3. Periode (1933—1945)

Nutzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Eisenbahntechnik in der Zeit des Faschismus

Diese Periode umfaßt die Jahre des deutschen Faschismus. Die DRG wurde vom ersten Tag an in die Rüstungsvorbereitungen mit einbezogen. Um noch größeren Einfluß auf die Eisenbahn zu gewinnen, wurde mit dem Gesetz vom 10. Februar 1937 die DRG aufgelöst. Die von diesem Zeitpunkt an nun wieder bestehende Deutsche Reichsbahn unterstand jetzt unmittelbar dem faschistischen Staat. Sie diente später im Krieg als größtes Nachschubmittel und beförderte Tausende von Fremdarbeitern und in mit Stacheldraht gesicherten Güterwagen die Opfer der Nazis in die Konzentrationslager und Zuchthäuser.

Unter diesem Aspekt gesehen, erscheinen auch die technischen Neuerungen und Neukonstruktionen während dieser Zeit, so sehr wir auch bereit sind, sie anzuerkennen, nur zweitrangig. Man kann sie nicht aus dem gesellschaftlichen Zusammenhang herauslösen und nicht isoliert betrachten.

So wurde die Entwicklung von Dieseltriebwagen weiter vorangetrieben. Die Dampflok der Baureihe 05 erreichte eine Probegeschwindigkeit von 200 km/h.

1935 erschien eine neue Signalordnung, die dem neuesten technischen Stand entsprach. 1943 wurde die Bau- und Betriebsordnung (BO) überarbeitet.

Beim Aufführen der 3 Perioden in der EE III wurde bereits die Problematik sichtbar, die ihr innewohnt.

Es ist schon an anderer Stelle gesagt worden (3), daß eine Nachgestaltung der Zeit von 1933—1945 auf einer Modellbahnanlage sich von selbst verbietet, und jeder bewußte Modelleisenbahner muß diese Auffassung teilen.

Wir distanzieren uns auch von solchen Praktiken, einige Fahrzeuge aus der Nazizeit mit dem faschistischen Emblem zu versehen. Es finden sich innerhalb der Epochen genügend Perioden, die nachzugestalten würdig sind.

Wenngleich nach dem oben Dargelegten die EE der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft streng genommen für uns nur 9 Jahre umfaßt (1924—1933), so lohnt es sich doch, gerade diese Zeit der ersten Einheitsfahrzeuge im Modell wieder Wirklichkeit werden zu lassen.

Und wer dabei auch die Anlagendetails nicht vergißt, wird auch hier etwas von der großen Klassenauseinandersetzung in jenen Jahren mitgestalten können, um auf diese Weise seiner Anlage eine parteiliche Aussage zu geben.

5. EE IV (ab 1945)

Eine Einteilung der EEIV in einzelne Perioden ist komplizierter als bei den vorangegangenen Eisenbahnepochen.

Das liegt vor allem daran, daß durch die Nachkriegszeit mit all ihren Umwälzungen und Entwicklungen in gesellschaftlicher und in technischer Hinsicht eine Fülle von Überschneidungen eintrat, die zunächst eine Unübersichtlichkeit hervorruft. Da wir auch hier wieder das äußere Erscheinungsbild der Wagen und Lokomotiven

als Richtschnur wählen, bieten sich Perioden an, in denen einheitliche Kennzeichnungen und Mischformen vorlagen. Aus diesem Grund erscheint es ratsam, die Perioden nochmals zu unterteilen und durch Kleinbuchstaben auf diese Besonderheiten hinzuweisen, damit die Einschnitte erkennbar sind. Nach der Übersicht können beispielsweise Güterwagen mit einer 12stelligen Waggenummer nicht mit Reisezugwagen, die eine 6stellige Nummer tragen, gemeinsam eingesetzt werden. Es ist auch genau zu untersuchen, bis zu welchem Zeitpunkt welche Loktypen ausgemustert wurden, weil hierdurch ebenfalls Zeitabschnitte charakterisiert würden. Das trifft auch auf bestimmte Wagentypen zu (so gibt es z. B. seit wenigen Jahren keine G-Wagen mit hochsitzendem Bremserhaus mehr!).

Das sollte alles einmal gründlich festgehalten und in Form einer Übersicht dargestellt werden, damit die EEIV, die, wie keine andere, Veränderungen aufzuweisen hat, für alle Interessenten als klares und übersichtliches Bild überschaubar wird.

5.1. 1. Periode (1945—1954)

Aufbau und Neuorganisation des Eisenbahnwesens in der Sowjetischen Besatzungszone und in der Deutschen Demokratischen Republik

Diese Periode wurde gewählt, weil nach den Bestimmungen des Potsdamer Abkommens alle Wagen den Vermerk der zugehörigen Besatzungszone tragen mußten. Auch nach der Gründung der DDR hatten Reisezug- und Güterwagen noch bis 1954 die Aufschrift „USSR-Zone“. Alle anderen Wagenbeschriftungen wurden übernommen. Nur einige Güterwagen mit den Gattungsnamen Stettin, Oppeln, Posen, Breslau, Königsberg und Danzig wurden unter Beibehaltung der Anfangsbuchstaben geändert in Stendal, Oschersleben, Potsdam, Bitterfeld, Köthen und Dessau. Da ab 1952 alle Güterwagen statt des Gattungsbezirkes eine 6stellige Waggenummer erhielten, muß diese Periode unterteilt werden in

Zeitraum 1a 1945—1952 einheitlich
Zeitraum 1b 1952—1954 gemischt

5.2. 2. Periode (1954—1970)

Einstellung des Betriebs auf unökonomischen Nebenstrecken und Beginn der Traktionsumstellung

Von 1954—1970 gab es vielfache Veränderungen im Kennzeichnungssystem der Wagen, so daß auch hier wieder Unterteilungen nötig sind, um die Zeiträume mit „Mischformen“ und mit einheitlichen Bezeichnungen voneinander abzugrenzen. So ergeben sich folgende Unterteilungen:

Zeitraum 2a 1954—1958 gemischt (ab 1956 nur noch 1. u. 2. Kl.)

Zeitraum 2b 1958—1967 einheitlich

Zeitraum 2c 1967—1970 gemischt

Anfang der 60er Jahre wurde mit der Stilllegung unökonomischer Nebenstrecken begonnen. In diese Periode fällt auch der Beginn der Ablösung der Dampflokomotive.

Kurzbezeichnung	Eisenbahn-epochen (EE)	Charakterisierung der EE	Perioden (P)	Charakterisierung der Perioden	Triebfahrzeuge		Reisezugwagen		Güterwagen	Bahnerwaltung	Gattungszeichen	Gattungsbezirke	Signalordnung (S. O.)											
					Nummer	Name oder Nummer	Nummer	Name der Bahnerw.						Nummer	Name der Bahnerw.									
I/1	EE I	Epoche des deutschen Eisenbahnbaus von den Anfängen bis zur Staatsbahnzeit	1. Periode 1835-1855	Die Entstehung von Territorial- und Staatsbahnen und die weitere Ausbau des Streckennetzes					Name der Bahnerw.	-	-	-	-											
I/2	1835-1885		2. Periode 1855-1775											Abschluß der umfassenden Verstärkungen und die Entstehung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung					Name der Bahnerw.	-	-	-		
I/3			3. Periode 1875-1885																				Die Entstehung von Klein- oder Lokalbahnen und der weitere Ausbau der Nebenbahnen	
II/1	EE II	Epoche der deutschen Staatsbahnen und des Ausbaus der Neben- und Kleinbahnen	1. Periode 1885-1895	Die Neuorganisation der Staatsbahnen und der Beginn der Betriebsgemeinschaft Preuß.-Hessen	1903: Nr. innerhalb d. ED u. neue Gattungsbezeichnung				neues Emblem	-	-	-	-	1907 neue S. O.										
II/2	1895-1920	2. Periode 1895-1910	Die Beendigung des breit angelegten Ausbaus von Neben- und Kleinbahnen																			1910 Änderungen		
II/3		3. Periode 1910-1920	Der Übergang der Staatsbahnen auf das Reich (Reichsbahnen)																					
III/1	EE III	Epoche der Deutschen Reichsbahnen (auch Reichsbahn), der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der fasch. Deutschen Reichsbahn	1. Periode 1920-1924	Die Vereinheitlichungen im Lokomotiv-, Wagen- und Oberbau bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft	neue Bezeichnung n. Bauart				ohne Emblem	-	-	-	-	-										
III/2	1920-1945		2. Periode 1924-1933												Nutzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Eisenbahntechnik in der Zeit des Faschismus									
III/3			3. Periode (1933-1945)												Aufbau und Neuorganisation des Eisenbahnwesens in der sowjetischen Besatzungszone und in der Deutschen Demokratischen Republik									
IV/1a	EE IV	Epoche der volkseigenen Deutschen Reichsbahn (DR)	1. Periode Zeitraum a 1945-1952	Einstellung des Betriebs auf unökonomischen Nebenstrecken und Beginn der Traktionsumstellung.					DR	-	-	-	-	1959 neue S. O.										
IV/1b	ab 1945		1. Periode Zeitraum b 1952-1954																					
IV/2a			2. Periode Zeitraum a 1954-1958																					
IV/2b		2. Periode Zeitraum b 1958-1967																						
IV/2c		2. Periode Zeitraum c 1967-1970																						
IV/3		3. Periode 1970-		Abschluß der Traktionsumstellung	neue Bezeichnung n. Bauart									1971 neue S. O.										

Eisenbahnepochen			
Leserumfrage 01/III - IV			
Zur Zeit der Ländereisenbahnen besaßen die Wagenklassen der Personenzüge (Reisezugwagen) einen farbigen Außenanstrich:			
1. Klasse = olivgrün, eingerahmt von einem 30 mm breiten gelben Streifen			
2. Klasse = olivgrün			
3. Klasse = dunkelbraun			
4. Klasse = grau			
Nach 1924 erhielten alle Reisezugwagen einen dunkelgrünen Außenanstrich. Um die 1. Wagenklasse für die Reisenden von außen besonders kenntlich zu machen, wurden Farbstreifen eingeführt.			
Frage:			
Welchen Farbstreifen führten die Abteile der 1. Klasse im Außenanstrich?			
Zeit von	bis	Farbe	Breite
			wo angebracht
Auch unvollständige Angaben sind erwünscht			
1/76		AG 4/1	Günter Barthel 50 Erfurt Tiroler Straße 55

Einige Modellfahrzeuge, den Eisenbahnepochen zugeordnet, in denen sie beim Vorbild erstmalig zum Einsatz kamen (ohne Berücksichtigung der aufgedruckten Beschriftungen)

Eisenbahnepoche I			Eisenbahnepoche II		
1. Periode	2. Periode	3. Periode	1. Periode	2. Periode	3. Periode
				BR 89 (H0)	BR 55 (H0)
				BR 91 (H0)	BR 75 (H0)
				Speicher- triebzwg. (H0)	Pw4ü (H0)
				sächs. Abteilw. (H0)	Windberg- wagen (H0)
				CitrPr05 (TT)	V4üPr13 (H0)
				Vi Pr05 (TT)	Topfwag. (H0)
					Flachdach- wag. (H0) (TT)
Eisenbahnepoche III			Eisenbahnepoche IV		
1. Periode	2. Periode	3. Periode	1. Periode	2. Periode	3. Periode
BR 24 (H0)	BR 23 (H0)		BR 23 (TT)		
BR 64 (H0)	BR 52 (H0)		BR 65 (N)		
BR 81 (TT)	BR 84 (H0)		V 75 (TT)		
BR 92 (TT)	V 36 (TT)		V 100 (H0)		
E 44 (H0)	E 94 (TT)		V 180 (H0)		
E 69 (H0)	VT 135 (H0)		(TT) (N)		
Langen- schwal- bacher (H0)	SVT 137 (H0)		V 200 (H0)		
Pwi32 (H0)	Mittel- einstiegw. (H0)		(TT)		
Verschlag- wagen (H0)	Villach (H0)		E 11 (H0) (TT)		
(TT)	Klagen- furth (H0)		E 42 (H0) (TT)		
			VT 2.09 (TT)		
			Schnellzug- wag. (H0) (TT)		

5.3. 3. Periode (1970 — Ende Dampflokbetrieb)

Abschluß der Traktionsumstellung

Um das Jahr 1970 kommt eine gewisse Einheitlichkeit in der Kennzeichnung zustande, da ab 1969 nun auch Güterwagen die 12stellige Wagennummer nach dem UIC-Nummernschema tragen und ab 1970 ein neues Nummernsystem auch für Triebfahrzeuge eingeführt wurde. Mit der Herausgabe des neuen Signalbuchs im Jahre 1971 ist hier ebenfalls ein Einschnitt erkennbar.

6. Schlußbemerkung

Mit dem Versuch, die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen in Eisenbahnepochen zusammenzufassen und für den interessierten Modelleisenbahner überschaubare Perioden aufzubereiten, die auf einer Modellbahnanlage nachgestaltet werden können, ist ein entscheidender Anfang gemacht, das Eisenbahnepoche-Denken noch besser als bisher in den Mittelpunkt zu rücken. Der Verfasser ist sich darüber im klaren, daß jeder Versuch, dynamische Zeitabläufe in bestimmte Formen zu pressen, stets problematisch ist. Er glaubt aber, daß auch hier der gesellschaftspolitische Standpunkt als Ausgangsbasis der einzig richtige ist.

Um dieses für den Modelleisenbahner und für alle Modellbahnhersteller praktikable System weiter zu vervollkommen, inhaltlich mehr zu füllen und mit exakten Aussagen noch umfassender darstellen zu können, werden alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn um Mithilfe gebeten.

Es ergeht daher die dringende Bitte, die reichen Kenntnisse hierbei mit einfließen zu lassen. Das betrifft vor allem die Eisenbahnepochen II—IV, da nur sehr schwer Unterlagen zu beschaffen sind, bzw. keine zentrale Aussage möglich ist (z.B. wann und wo fuhr der letzte Speichertriebwagen? Die letzte Lok der BR 24?)

Es betrifft vor allem

1. Letzte Einsätze bzw. Ausmusterungen (Ort, Zeit) von
 - a. Lokomotiven
 - b. Triebwagen
 - c. Reisezugwagen der Länderbauart
 - d. Güterwagen der Länderbauart
2. Stilllegungsdaten von Eisenbahnstrecken
3. Angaben über Lok- und Wagenbeschriftungen der einzelnen Länderbahnen in den EE I und II
4. Einsatzgebiete einzelner Lok-BR in allen EE u. a. m.

Die Hinweise sind bitte zu richten an:

AG 4/1 Günter Barthel

50 Erfurt

Tiroler Straße 55

Literaturangaben

- (1) Vorschlag der „ferpress“ an die Industrie, „Der Modelleisenbahner“ 5/1968
- (2) Günter Barthel, „Grundsätzliche Betrachtung zur Modellbahngestaltung“, „Der Modelleisenbahner“ 11/1956
- (3) Günter Barthel, „Zur Motivfrage im Modelleisenbahnbau — Gedanken — Überlegungen — Definitionen“, „Der Modelleisenbahner“ 2/1973
- (4) Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein, „Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens von den Anfängen bis zum Ende des zweiten Weltkrieges“, „Geschichtsunterricht und Staatsbürgerkunde“ 11/1965
- (5) „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“, Berlin 1911
- (6) „Uns gehören die Schienenwege“, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1960