

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 26



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

AUGUST

8/77

32 542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

8 August 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

	Seite
Stanislav Hendrych	
Die Waldeisenbahnen der Slowakei	221
Günter Barthel	
Eisenbahnepochen und Modellbahn	225
Dezider Selecky	
Modelleisenbahnwesen in der CSSR	227
Freilandbetrieb im Maßstab 1:22,5	230
Andreas Riedel	
95 Jahre Görlitzer Straßenbahn	232
Klaus Müller	
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör?	
(15)	235
Klaus Winkelmann/Horst Winkelmann	
Umbauanleitung für die Freunde der Schmalspurbahn	237
Klaus-Dieter Dienst	
Fabrikmodell aus „Mamos“-Bausätzen	239
Brems- und Anfahrtschaltung im Blockbetrieb	240
Marienberger Initiative	
Ein Bericht über Verlauf und Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs 1977 in Marienberg	241
Harald Kurz	
Bauelemente für eine vereinfachte Bremsschaltung und ihre Anwendung	242
Klaus Kieper	
Fotoexkursion in Freundesland	244
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats	246
Lokfoto des Monats: Die schwere Güterzug-Dampflokomotive der BR 44	247
Lochbildarchiv	248
Wolfgang Petznick	
Aus dem Lebenslauf der Reko-Einheits-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 ⁵ der Deutschen Reichsbahn (2)	249
Der Kontakt	252
Streckenbegehung: Schriftliche Befehle — Befehl B	253
Bernd Kuhlmann	
Signale der ČSD — 2. Folge	254
Mitteilungen des DMV	255
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

In landschaftlich schöner Umgebung fördert hier die Lok 62 015 einen Sonderzug. Die Aufnahme entstand anlässlich der Herbstsonderfahrt des BV Erfurt im Jahre 1976, und zwar in der Nähe von Bad Salzungen.
Foto: Manfred Schwarz, Kölleda

Titelvignette

Text siehe Heft 7/77

Rücktitelbild

U. B. z. im Modell nachgestaltete Schmalspurromantik. Das Eigenbau-Modell der BR 99, dessen Schöpfer Herr Hans Weber aus Berlin ist, verkehrt auf der HO₉-Schmalspuranlage „Kryitz—Lindenberg—Kleinow“.
Foto: Hans Weber, Berlin

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Cornelia Höhne

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 2041 276

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10
zu senden.
Telefon: 58 84 314

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Jochim Schnitzer, Kleinmachnow
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: (140) 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.
Art.-Nr. 16330

Aleinnige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 226 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 — soweit
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
Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore ent-
gegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: u. Wilcza
46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135,
Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62.
KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export
und Import von Druckerzeugnissen Chuppanmul,
Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR-
701-Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die Waldeisenbahnen der Slowakei

1. Geschichte

Die Slowakei gehörte noch bis um die Jahrhundertwende zu den rückständigen Gebieten der ehemaligen k. u. k. Monarchie Österreich-Ungarn. Eine wirtschaftliche Belebung dieses Territoriums setzte erst etwa um 1890 ein, das Eisenbahnnetz blieb jedoch unzureichend und nur auf wichtige Hauptstrecken beschränkt. Der Holzreichtum der slowakischen Wälder blieb dabei weitgehend ungenutzt, bis auf das Holz, das auf den wenigen Flüssen gefloßt werden konnte.

Da die Budapester Regierung der Doppelmonarchie wenig Interesse zeigte, mit staatlichen Mitteln Eisenbahnlinien zu errichten, blieb nach schwierigen Bemühungen der Unternehmer nur noch der Weg, mit eigenen finanziellen Mitteln billige Schmalspurbahnen anzulegen.

Bis zu Beginn des ersten Weltkrieges waren dann über 20 größere Agrar- und Forstbahnen fertiggestellt.

Bei den Agrarbahnen, welche besonders der Rüben-, Getreide- und Futterbeförderung dienten, waren die Bahnen in der Donauebene um Surany (etwa 40 km) und um Čata (etwa 30 km) die bedeutendsten.

Weiterhin existierte eine Anzahl von Privatbahnen, die bezahlte Transporte für Interessenten unternahmen. Die dritte und bedeutendste Gruppe waren die Waldeisenbahnen der Forstwirtschaft, die zum Teil auch der Personenbeförderung dienten.

Nach Ende des Weltkrieges wuchs die Anzahl der Waldeisenbahnen. Im Jahre 1929 bestanden über 50 selbständige

private Agrar- und Forsteisenbahnen mit Spurweiten zwischen 600 mm und 800 mm und einem Streckennetz von über 150 km Länge.

Der zahlenmäßige Rückgang setzte in den Jahren der Wirtschaftskrise von 1929 bis 1935 ein, dagegen erhöhte sich die Streckenlänge der einzelnen Bahnen.

1937 gab es 15 Waldeisenbahnen mit einer Betriebsstreckenlänge von 486 km, einem Fahrzeugbestand von 29 Dampf-, zwei elektrischen und vier Benzin- oder Diesellokomotiven, 9 Draisinen, 20 Reisezug- und Gepäckwagen sowie von 749 Güterwagen.

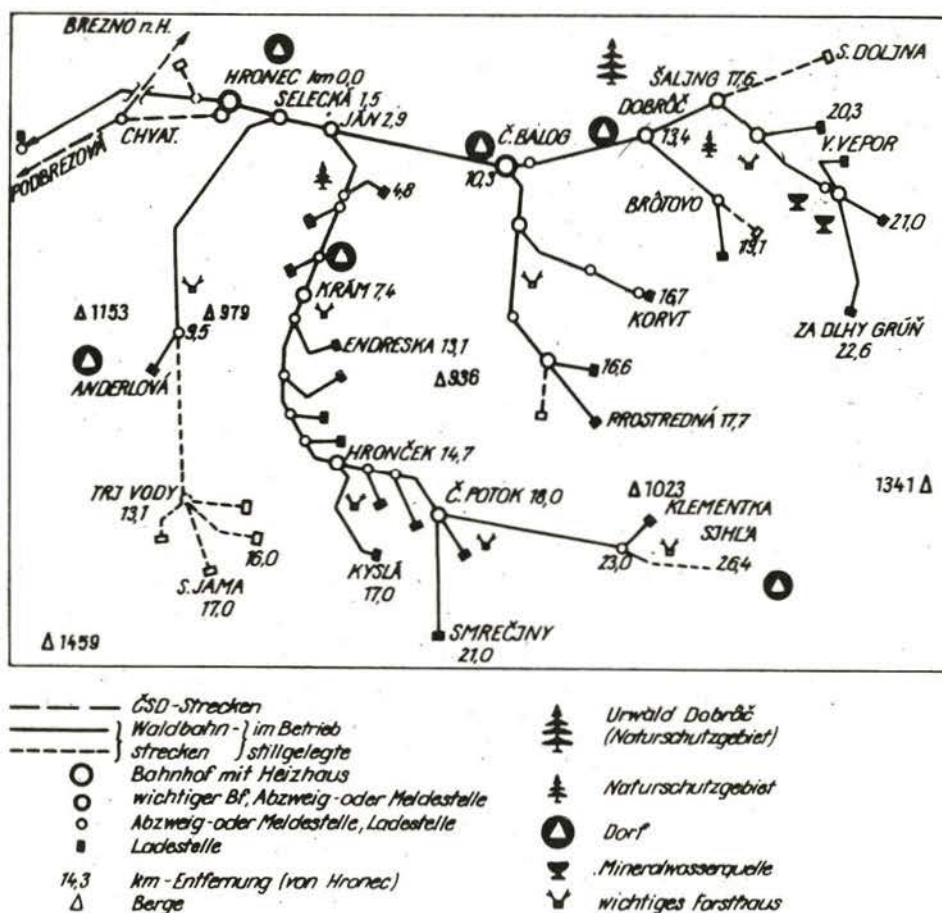
Um 1950 verkürzten sich die Strecken der Bahnen auf die Hälfte des Bestandes von 1937, was nicht zuletzt auf die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges zurückzuführen war. Dennoch stieg die Beförderungsleistung auf das Dreifache der Vorkriegszeit.

Der ständige Lokomotivmangel, die veränderte Technologie in der Forstwirtschaft und der Ausbau der Straßen führten dazu, daß die Waldeisenbahnen immer mehr reduziert wurden.

2. Betriebsführung

Die Bahnen unterstanden bzw. unterstehen der Generaldirektion des Unternehmens Československé štátne lesy (Tschechoslowakische Staatswälder). Der Betrieb wird nach einer Dienstvorschrift, die den bis 1954 geltenden ČSD-Vorschriften ähnlich ist, abgewickelt. Eingesetzt werden die

Bild 1 Übersichtsskizze der Hronec-Waldeisenbahn in der Slowakei



Züge von einem Dispatcher oder Fahrdienstleiter (ähnlich dem vereinfachten Nebenbahndienst bei der DR). Die Züge (bis zu 80 Achsen) sind ausschließlich handgebremst und werden neben dem Zugführer noch mit zwei bis vier Bremsern besetzt. Die Fahrzeuge werden in eigenen Werkstätten unterhalten.

3. Lokomotiv- und Wagenpark

Bei allen genannten Bahnen waren vierachsige Raba-Diesellokomotiven eingesetzt. Sie wurden meist im Jahre 1960 in Győr (VR Ungarn) gebaut. Der Typ M 0.42 hat eine Leistung von 135 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 40 km/h.

Alle Dampflokomotiven werden nur mit Schwarzkohle geheizt, das Wasser wird — außer bei den Heizhäusern — an genau bezeichneten Stellen den Bächen entnommen. Bei allen Bahnen werden Schneepflüge, zur Gewährleistung des Betriebs in den Wintermonaten, eingesetzt.

Der Güterwagenpark besteht meist aus Schemel- oder Plateauwagen. Für den Arbeiter- oder Touristenverkehr werden u. a. Eigenbauwagen eingesetzt.

4. Die Bahnen

4.1. Viglašská Lesná Železnica („Waldbahn Viglaš“)

Sie war die älteste, aber kürzeste Bahn in der Slowakei. Als Pferdebahn vom Sägewerk Očova nach Polianka (Berg im Slowakischen Erzgebirge) projektiert, begannen die Bauarbeiten im Jahre 1904. Als am 31. Oktober 1906 zwischen Očova und Viglaš der Betrieb eröffnet wurde, stellte sich heraus, daß der Pferdebetrieb nicht ausreicht, so daß die gesamte Strecke für den Dampfbetrieb umgebaut werden mußte. Am 29. November 1907 wurde die Strecke erstmals mit Dampfpzügen befahren, nebenher bestand aber noch

Pferdebahnbetrieb. Auf der Strecke waren Steigungen von 50 ‰ und Radien von nur 80 m vorhanden.

Die Strecke begann nahe dem ČSD-Bahnhof Viglaš (Strecke Zvolen—Lučenec), überwand ein Bergplateau und führte von dort zum Hrochot-Tal. Im Tal der Hučava-Schlucht stieg die Strecke bis zum Endbahnhof um 300 m an. Die Streckenlänge betrug zuletzt 21 km. Durchschnittlich verkehrten zwei Zugpaare nach einem festen Fahrplan. Kreuzungen waren in Bugarovo, Batova, Brdarka und im Endbahnhof möglich. Die Bahn wurde 1944/45 schwer beschädigt. Viglaš erhielt in den Jahren von 1944 bis 1946 das Heizhaus und die Werkstatt. Dort waren auch die Lokomotiven von ČKD mit der Achsfolge Ct (Nr. 2607 und 2612) aus dem Jahre 1948 stationiert. Als Betriebsnummern führten sie U 17543 und U 17548. Von diesem Typ mit 90 PS Leistung und 40 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden für Wald- und Industriebahnen insgesamt 43 Stück gefertigt.

Früher waren auf der Viglaš-Waldbahn folgende Lokomotiven eingesetzt:

- | | |
|---------|--|
| 1907 | Nr. 1 aus Budapest Typ 75 |
| 1914—18 | von Krauss mit der Achsfolge Dt, nicht näher bekannt |
| 1930 | von Deutz zwei Motorfahrzeuge |
| 1943 | von der Hronec-Waldbahn eine Dampflokomotive. |

Diese Fahrzeuge wurden im zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, so daß folgende Lokomotiven zusätzlich übernommen worden sind:

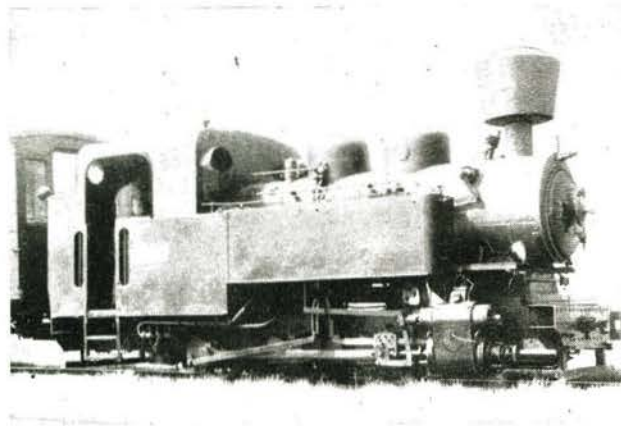
- | | |
|---------|---|
| 1950 | Industrielokomotive „B“ |
| 1949—51 | Ct „Hella“, ex Ladzany, O & K mit F-Nr. 11593 |
| | Ct „Luisa“, ex Zlatno, O & K mit F-Nr. 8198 |
| | Dt, ex Zarnovica, O & K mit F-Nr. 6594. |

Die zuletzt vorhandenen Lokomotiven kamen von der Krivan-Bahn. Bemerkenswert sind noch vier Personenwagen, die 1912 in Studenka gebaut wurden und bis zur Stilllegung der Straßenbahn Ostrava angehörten.

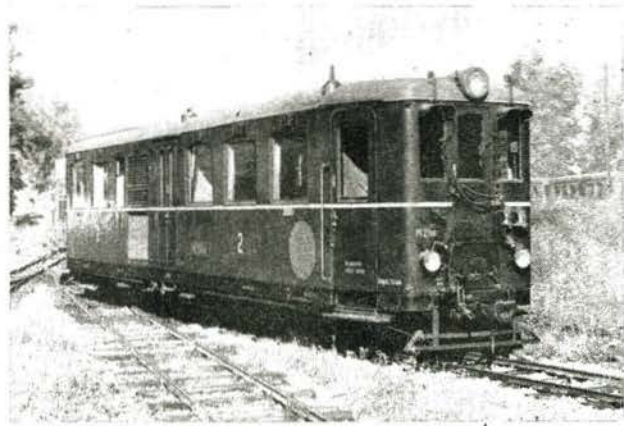
Bild 2 Viglaš-Waldbahn: die U 17543 in Očova...



Bild 3 ...und hier in Viglaš (Aufnahme: 1973)



Bilder 4 und 5 Die Loks U 45.902 und M 21.006 der PLŽ in Litowsky Hradok (Aufnahme: 1971)



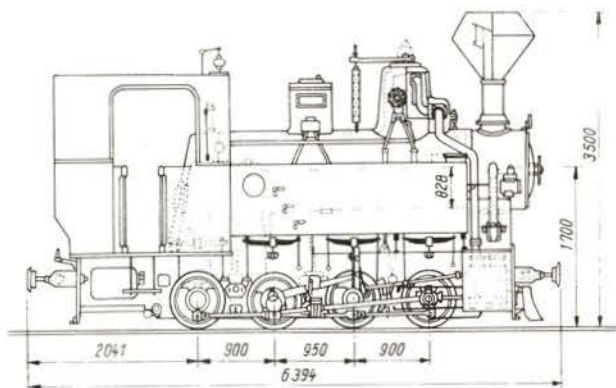


Bild 6 Lokskizze des Typs MAV 490

4.2. Považská Lesná Železnica—PLŽ („Die Waldbahn im Einzugsgebiet der Schwarzen Waag“)

Sie war eine der längsten Waldeisenbahnen und wurde 1914 durch die Gesellschaft Magyar Belga zwischen Liptovský Hradok und Svarin eröffnet. Nach Ende des zweiten Weltkriegs erreicht sie mit 130 km die größte Streckenlänge, 1970 betrug die betriebene Strecke nur noch 70 km (Größte Neigung: 60 ‰, Minimalradius: 55 m).

Die Hauptstrecke begann in Liptovský Hradok und führte nahezu parallel zur ČSD-Strecke Žilina—Kosice bis Kralova Lehota, danach stromaufwärts durch die Täler in das Quellgebiet der Waag. Es gab zahlreiche Verzweigungen. Täglich verkehrten mehrere Güterzüge und bis 1965 fand auch regelmäßiger Personenverkehr bis Liptovská Teplička statt. Bei Bedarf verkehrten Sonderzüge oder wurden Sonderwagen für Touristen eingestellt.

In Liptovský Hradok befanden sich die Betriebsleitung und der große Holzumschlagplatz.

1973 waren noch folgenden Lokomotiven im Bestand dieser Bahn:

U 45 902 Dt n2 Bp 4279/1916

903 Dt n2 Bp 4280/1916

905 Dt n2 O & K 1711/1916

U 46 902 Dt n2 Bp 5278/1942

— Ct n2 O & K 7063/1915

— D h2 Skoda 2064/1950

— C dh Győr 023/1961

— C dh Győr 032/1961

M 21 003 4× Tatra 63727/1948

006 4× Tatra 63726/1947

Typ MAV 490,
geliefert als
V.E.V.1

Typ MAV 492,
geliefert als
V.E.V.2

ex U 45.904
vor 1970 abgestellt
Type „Kc 4“, für
UdSSR bestimmt
in

750-mm-Spur-
weite, vom
Eisenhüttenwerk
Podbrezova
übernommen,
vermutlich bei der
PLŽ nie in
Betrieb

Typ „Raba“
Typ „Raba“
mit Teilen der
M 21.008
zweiachsig
umgebaut
zum Beiwagen
umgebaut.

Der zweiachsige Triebwagen wurde von der Strecke Jindřichuv Hradec—Obrataň, der vierachsige von der Strecke Tremešna v. Sl.—Osoblaha übernommen.

Der Güterwagenpark bestand, außer zwei, von der MAV übernommenen gedeckten Wagen, nur aus offenen Wagen. Bei den Personenwagen waren vorhanden: zwei ehemalige Straßenbahnwagen, zwei Schmalspurwagen (Typ MAV), ein in eigener Werkstatt rekonstruierter Wagen und ein vierachsiger Aussichtswagen Ba 14. Für den Bau des letzteren

wurden zwei Wagenkästen der ehemaligen Chorinskyschen Schloßbahn in Veselý n.M. und angeblich Sitzbänke der ehemaligen Prager Pferdetramway verwendet.

4.3. Zakamenská Lesná Železnica

Die Waldbahn Zakamenne, unweit von Žilina in den Beskiden gelegen, wurde erst nach dem ersten Weltkrieg fertiggestellt. Ihre Aufgabe war es, das Holz des Orava-Gebiets an die Eisenbahnstrecken der Kaschau—Oderberger Eisenbahn heranzuführen. Nach 1920 verblieb der westliche Teil der Bahn in Privatbesitz, während beim östlichen Teil 96% der Aktien in das Eigentum der damaligen ČSR übergingen. Trotzdem wurde festgelegt, die Hauptstrecken, die sich im Raum Chmura—Tanečnik am nächsten befanden, zu vereinen.

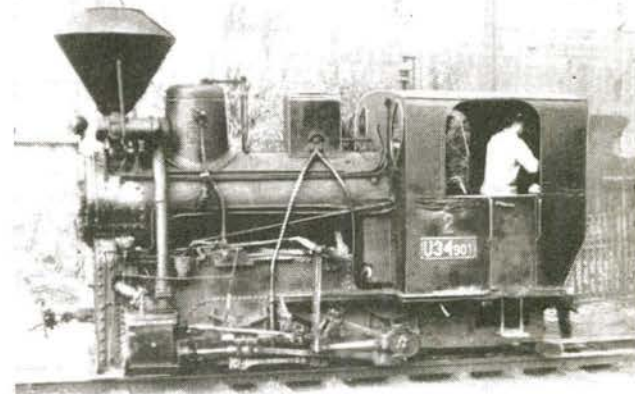
Ursprünglich sollte dieses Waldbahnnetz eine Länge von 120 km umfassen, die größte Ausdehnung erreichte es jedoch nach 1930 mit 96 km, nach den Hochwasserschäden im Jahre 1958 waren es sogar nur noch 50 km. Der Bau des Abschnitts Chmura—Tanečnik erwies sich als sehr schwierig, da auf eine Länge von etwa 5 km Steigungen bis 73 ‰ auftraten und mehrfach Spitzkehren angewandt werden mußten.

Die größte Holzmenge mit 160 000 m³ wurde 1950 befördert. Die Bahn ist seit 31. Dezember 1971 stillgelegt, eine Straße hat die ursprüngliche Trasse vielfach verdeckt. Zuletzt bestand die Strecke Osčadnica—Chmura—Tanečnik—Zakamenne—Brezňanský Mlýn. Die Zweiglinien Breza—Lokca wurden 1958, Nova Bystrica—Harvelka bzw. Podkyčerova 1955 stillgelegt.



Bild 7 Wohlverdiente Rast: U 34.901 und U 34.902 in Čierny Balog (Aufnahme: 1971)...

Bild 8 ...und hier nochmals die U 34.901 der Hronec-Bahn in der Ortschaft Hronec (Aufnahme: 1973)



Die Zentralwerkstatt der Bahn befand sich in Zakamenne, wobei der Lokbetrieb auf der Strecke aufgeteilt war. Durchfuhren die Züge die gesamte Strecke, so kam es unterwegs zu mehrmaligem Lokwechsel.

Außer der Indienststellung von *Raba*-Diesellokomotiven gab es keine weitere Modernisierung des Lokomotivparks, so daß die Zakamenne-Bahn das bunteste Bild aller Waldeisenbahnen bot. Für Sonderfahrten im Personenverkehr standen ein Dienstwagen, nach MÁV-Normalien des Jahres 1916 gebaut, und ein Personenwagen zur Verfügung. Alle Fahrzeuge sind in Zakamenne und Ošadnica abgestellt und nach und nach zerlegt worden.

Triebfahrzeugbestand:

1 ex 2	Dt n2	Bp 4281/16	Type MÁV 490, zuletzt im Betrieb
2 ex 1	Dt n2	4282/16	Ersatzteilspender von Spisska Nova Ves, Schrott
2	Ct n2	0 & K 9423/20	
U 8070	Ct n2	KrMü 8070/27	zuletzt im Betrieb
15233	Dt n2	ČKD 1441/28	zuletzt abgestellt, mit Kobelrauchfang
154	Dt n2	KrMa 15491/39	zuletzt im Betrieb
—	Dt n2	He 20615/26	zuletzt in Reparatur, Kobelrauchfang
—	Dt n2	KrMü 7197/16	zuletzt in Reparatur, Kobelrauchfang
—	Dt n2	Bp 2211/08	Type MÁV 490, Schrott
—	Dt n2	ČKD 1543/31	zuletzt im Betrieb
12484	B dm	O & K Prag	zuletzt im Betrieb
—	C dm	Deutz 4260/	zuletzt in Reparatur
—	C dh	Györ 029/61	zuletzt betriebsfähig
—	C dh	030/61	zuletzt betriebsfähig.



Bild 9 Lokomotive Nr. 3 der Hronec-Bahn im Mai 1973 in Dobroš

Bild 10 Raba-Diesellok auf der Klementka-Strecke der Hronec-Bahn bei der Abzweigung Hronček (Aufnahme: 1975)



4.4. „Waldbahn Hronec“ (Hronecka Lesná Železnica)

1908 wurde die größte aller slowakischen Waldeisenbahnen gegründet. Sie erstreckt sich in einem schwierigen Gelände auf der Nordseite des Slowakischen Erzgebirges und hatte Anschluß an die 4 km lange regelspurige Nebenbahn Podbrezova—Hroceč, bei der der Reiseverkehr inzwischen eingestellt worden ist. Die Holzaufuhr erfolgt jedoch noch von der Waldbahn Hronec über diese Nebenbahn zur 1903 eröffneten Hauptstrecke Zvolen—Červená Skala. Die Hronec-Waldbahn wird als die „Königin der Waldbahnen“ bezeichnet und erreichte von 1938 bis 1952 mit 125 km Streckenlänge ihre größte Ausdehnung.

Infolge der erheblichen Beförderungsmengen und des schwierigen Terrains für einen Straßenbau wird die Waldbahn Hronec noch bis 1978 der bedeutendste Verkehrsträger des Slowakischen Erzgebirges bleiben. Allerdings gibt es bereits erhebliche Streckenreduzierungen. Die Hauptachse bildet die Strecke Stiaňovica—Hronec—Čierny Balog—Saling. Hauptbahnhof ist Hronec, wo sich auch das Heizhaus, die Reparaturwerkstatt und die Betriebsleitung befinden. Von hier aus führte eine Strecke über den bedeutenden Punkt Hronček (Abzweigung zur Flügelbahn Kysla mit 60 ‰ Neigung) nach Klementka in etwa 900 m Höhe. Diese Strecke befahren nur noch *Raba*-Diesellokomotiven. Vom zweiten Knotenpunkt Čierny Balog, wo auch die Dampflokomotiven stationiert sind, führt eine Flügelbahn durch das Vydrovo-Tal. Das gesamte Netz der Bahn zählt zu den schönsten Bahnlinien in der ČSSR. Täglich verkehren mehrere Zugpaare auf den Strecken. Da bei der Waldbahn Hronec des öfteren die Lokomotivnummern verändert wurden, ist es schwierig, eine genaue Statistik aufzustellen. Im August 1965 waren sieben Dampflokomotiven, drei Diesellokomotiven und sechs Lkw (Straßenverkehr) eingesetzt.

Triebfahrzeugpark:

—	1 ^I	Ct n2	ČKD	2609/1948	nach Zakamenne
U 35.901	1 ^{II}	Ct n2	ČKD	2609/1948	im Betrieb
U 34.901	2	Ct n2	Bp	2282/1909	ex U 34.902 im Betrieb
—	3	Ct n2	ČKD	2608/1948	im Betrieb
U 45.901	4	Dt n2	ČKD	1544/1931	verkauft an eine Firma Cervena Skala
U 35.902	5	Ct n2	ČKD	2611/1948	dienstoffähig
U 46.901	6	Dt n2	Bp	5277/42	1973 nicht gesichtet
—	7	Ct n2	ČKD	2610/48	im Betrieb
—	8				wurde 1 ^{II}
—	—	B'B'dh	Györ	024/61	im Betrieb
—	—	B'B'dh	Györ	026/61	im Betrieb
—	—	B'B'dh	Györ	/61	im Betrieb.

Für leichte Rangierarbeiten ist noch eine *Eigenbau*-Diesellokomotive (dieselelektrisch mit Kettenantrieb) vorhanden. Der Bahn stehen mehr als 200 Drehschemel- und 60 Plateauwagen zur Verfügung. Der reguläre Personenverkehr ist seit etwa 1967 eingestellt. Berufsverkehr und Sonderfahrten werden mit in eigener Werkstatt angefertigten Personenwagen abgewickelt.

Von der 1933 stillgelegten ČSD-Schmalspurbahn Ondrašov—Dvorce steht noch der Güterwagen Biz/u 2020 (Graz 1898) im Einsatz. Unter den ausgemusterten Personenwagen befanden sich auch vierachsige Straßenbahnbeiwagen (ex Teplice v. C., ex Remscheid).

Eisenbahnepochen und Modellbahn

Vier Varianten eines O-Wagens

Dieser Beitrag soll Versuch und Anregung sein, der geschichtlichen und technischen Entwicklung eines Güterwagens nachzugehen.

Er soll weiterhin als Beispiel dienen, welche Überlegungen und Maßnahmen notwendig sind, um den Einsatz eines Fahrzeugs auf der Modellbahnanlage entsprechend der gewählten Eisenbahnepoche vornehmen zu können.

Immer mehr Modelleisenbahner bekennen sich nicht nur zu einer örtlichen und thematischen Gestaltung ihrer Modellbahnanlage, sondern auch zur zeitlichen.

Deshalb soll der Beitrag Anstoß geben, diesem Problem Aufmerksamkeit zu schenken.

Als Beispiel dient das Modell des offenen Güterwagens des VEB KPIKO5/121-01. Aus ihm lassen sich mit wenig Aufwand vier verschiedene Wagentypen entwickeln, so daß auch ein unterschiedlicher Einsatz in verschiedenen Perioden der Eisenbahnepochen möglich ist. D.h. präzise, daß z.B. diese Wagen 19 verschiedene Wagenanschriften tragen können.

Da der Achsstand (4,5 m beim Vorbild) bei allen Typen der gleiche ist, sind nur wenige Veränderungen am Wagenkasten erforderlich. Sie betreffen lediglich die Verstärkungsstreben und die Puffer. (Die Veränderungen, die durch die

Wagentypen 2 und 3 erhalten nun neue Seitenstreben aus dünner Pappe oder starkem Karton.

Je nach der dargestellten Eisenbahnepoche sind die Puffer an den Wagentypen 1 bis 3 gegen sogenannte Stangenpuffer auszuwechseln, die von Werner Ilgner, 934 Marienberg, Freiburger Straße 10, bezogen werden können.

Wagentyp 1

1891 entwickelte und baute die preußische Staatsbahn nach ihren „Normalien für Betriebsmittel“ einen „Kokswagen von 15 000 kg Ladegewicht“ mit einer Tragfähigkeit von maximal 15 700 kg (Bilder 1 und 2).

Dieser Wagentyp wurde 1924 bei der Übernahme durch die

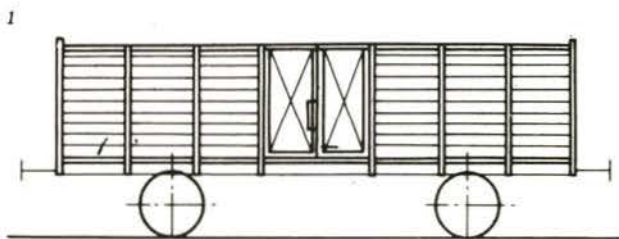
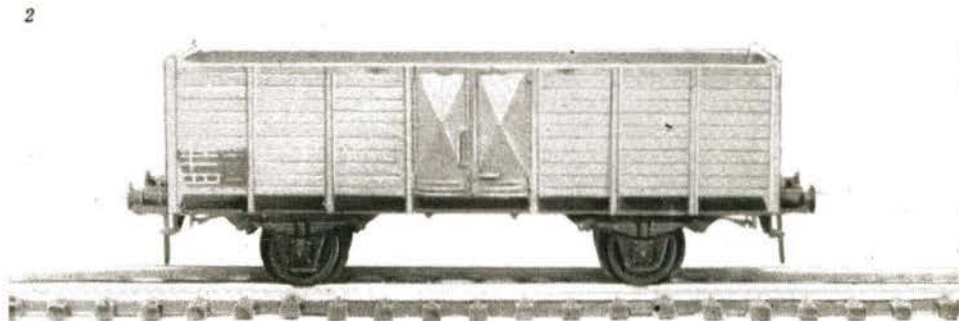


Bild 1 Skizze des Kokswagens von 15-t-Ladegewicht, Baujahr 1891, Länderbauart (KPEV)...

Bild 2 ...und hier das Modell des Kokswagens



Weiterentwicklung der Achslager entstanden sind, fallen nicht so sehr ins Auge.)

Bei den Wagentypen 1 bis 3 sind alle Verstärkungsstreben zu entfernen. Die Streben unterhalb der Ladetüren können mit der Laubsäge abgetrennt werden. Die schräg laufenden Seitenstreben neben den Ladetüren muß man vorsichtig mit einem scharfen Messer oder einem kleinen Dreikantschaber abschaben, ohne dabei die Brettimitation zu verletzen. Die

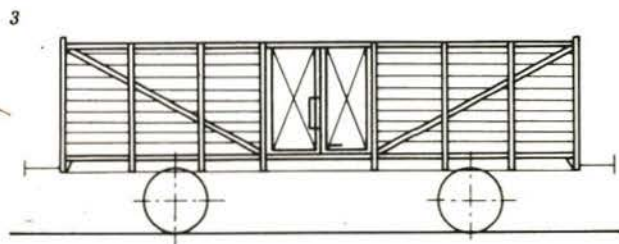
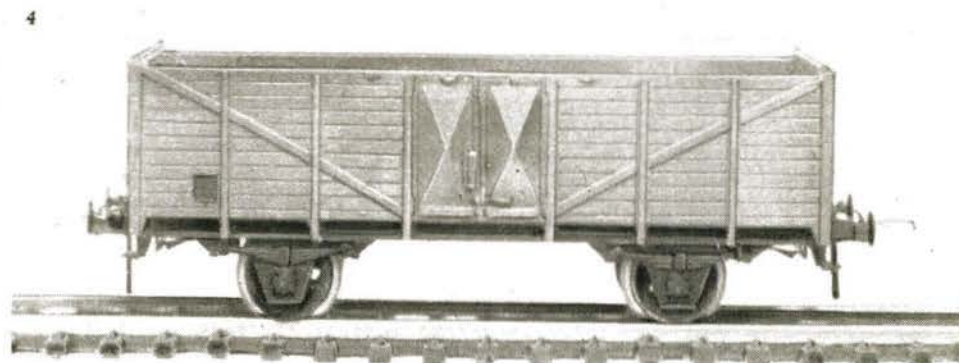
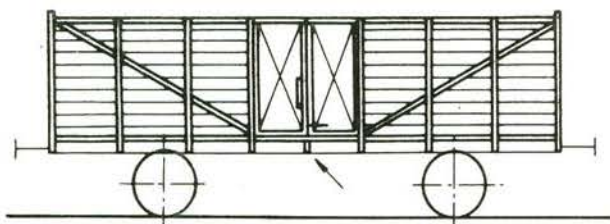


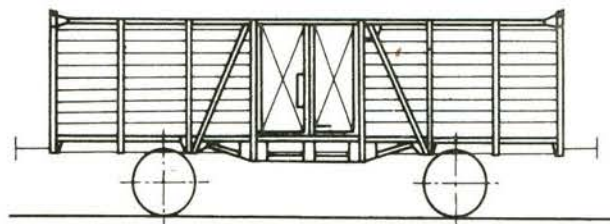
Bild 3 Skizze des offenen 20-t-Güterwagens, Baujahr 1910, Länderbauart (KPEV)

Bild 4 Modell des 1910 gebauten Güterwagens

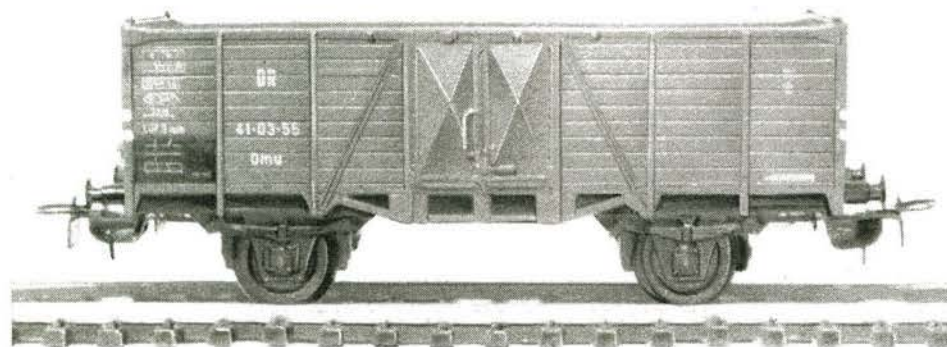




5



6



7

Bild 5 Skizze des offenen 20-t-Güterwagens, Baujahr 1913, Verbandsbauart; Pfeil = Unterschied zu Bild 3
Bild 6 Skizze offener 20-t-Güterwagen (PIKO-H0-Modell), Baujahr 1924, Austauschbauart...
Bild 7 ... und hier das H0-Modell des VEB K PIKO

Fotos: Lars-Peter Barthel, Erfurt
Zeichnungen: Verfasser

Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) als sogenannte „Länderbauart“ in die Gattung „Münster“, Gattungszeichen Oc, eingeordnet („c“ bedeutete damals: hölzerne Wände, 130...190 cm hoch).
Nach 1952 erhielt er die Wagennummer Oc 28-01-01.

Wagentyt 2

Im Jahre 1910 wurde bei der preußischen Staatsbahn aus dem Wagentyt 1 ein 20-t-Wagen entwickelt (Bilder 3 und 4). Als Ladegewicht war angegeben:

Koksladung 15 000 kg
Kohlen 20 000 kg
max. Tragfähigkeit 21 000 kg.
Von 1924 bis 1952 lief er unter der Gattungsbezeichnung Om „Ludwigshafen“. Dabei bedeutete „m“: mehr als 15 t Ladegewicht, also 20 t

Von 1952 bis 1969 trug er die Wagennummer Om 35-01-01 und ab 1970 die Nummer 521 4000-521 4999.

Tabelle O-Wagen (VEB K PIKO) 5/121-01

	Wagentyt 1 Umbau Länder- bauart (K. P. E. V.)	Wagentyt 2 Umbau Länder- bauart (K. P. E. V.)	Wagentyt 3 Umbau Verbands- bauart	Wagentyt 4 PIKO-Modell Austausch- bauart (DRG)
Eisenbahnepoche II				
1. Periode Kokswagen 1885–1895 15 t (1891)	—	—	—	—
2. Periode Kokswagen 1895–1910 15 t (1891)	—	—	—	—
3. Periode Kokswagen 1910–1920 15 t (1891)	—	O-Wagen 20 t (1910)	O-Wagen 20 t (1913)	—
Eisenbahnepoche III				
1. Periode Kokswagen 1920–1924 15 t (1891)	—	O-Wagen 20 t (1910)	O-Wagen 20 t (1913)	—
2. Periode Oc 1924–1933 „Münster“	—	Om „Ludwigshafen“	Om „Essen“ Om „Breslau“	Om „Königsberg“ (1924)
3. Periode Oc 1933–1945 „Münster“	—	Om „Ludwigshafen“	Om „Essen“ Om „Breslau“	Om „Königsberg“ (1924)
Eisenbahnepoche IV				
1. Periode Oc 1945–1952 „Münster“	—	Om „Ludwigshafen“	Om „Essen“ Om „Bitterfd.“	Om „Köthen“
1952–1954 Oc 28-01-01	—	Om 35-01-01	Om 36-01-01 Om 37-80-01	Om 41-01-01
2. Periode warhscheinl. 1954–1970 ausgemustert	—	Om 35-01-01	Om 36-01-01 Om 37-80-01	Om 41-01-01
3. Periode ab 1970	—	521 4000 bis 521 4999	558 1000 bis 559 1999	559 6000 bis 559 9999

Wagentyt 3

Als 1909 der Deutsche Staatswagenverband zur gemeinschaftlichen Benutzung der Güterwagen gegründet wurde, entstanden auch neue Vorschriften und Zeichnungen für den Güterwagenbau. Diese Musterentwürfe legten u. a. ein einheitliches Achslager für die Verbandswagen fest; auch entwickelte man ein neues Bremserhaus.

So wurde der Wagentyt 2 im Jahre 1913 als Wagen der „Verbandsbauart“ nur durch eine Verstärkungsstrebe unter der Ladetür verändert (Bild 5).

Er lief von 1924 bis 1945 unter den Gattungsbezeichnungen Om „Essen“ oder Om „Breslau“, von 1945 bis 1952 unter den Gattungsbezeichnungen Om „Essen“ oder Om „Bitterfeld“. Von 1952 bis 1969 war er mit den Wagennummern Om 36-01-01 oder Om 37-80-01 und ab 1970 mit den Nummern 558 1000-558 6499 oder 558 6500-559 1999 gekennzeichnet.

Wagentyt 4

Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn wurden neben neuen Konstruktionsmustern für Lokomotiven und Personenwagen auch solche für Güterwagen aufgestellt. Durch die inzwischen weiterentwickelten industriellen Fertigungsmethoden, die einen Austausch einzelner Baugruppen untereinander zuließen entstand der Begriff „Austauschbauart“.

Dieser erstmalig 1924 gefertigte Fahrzeugtyp lag für das PIKO-Modell zugrunde (Bilder 6 und 7).

In den Jahren von 1924 bis 1945, unter dem Gattungszeichen Om „Königsberg“ laufend, wurde der Wagen von 1945 bis 1952 in Om „Köthen“ eingeordnet. Von 1952 bis 1969 erhielt er die Wagennummer Om 41-01-01, ab 1970 die Nummer 559 6000-559 9999.

Die nebenstehende Tabelle gibt noch einmal eine Übersicht über die vier Wagentyten wieder.

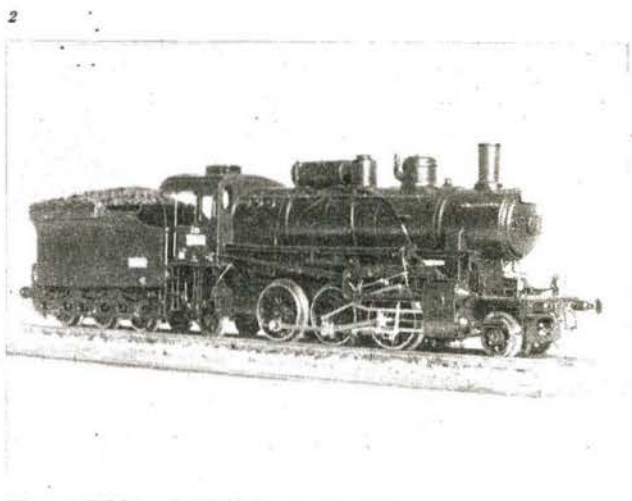
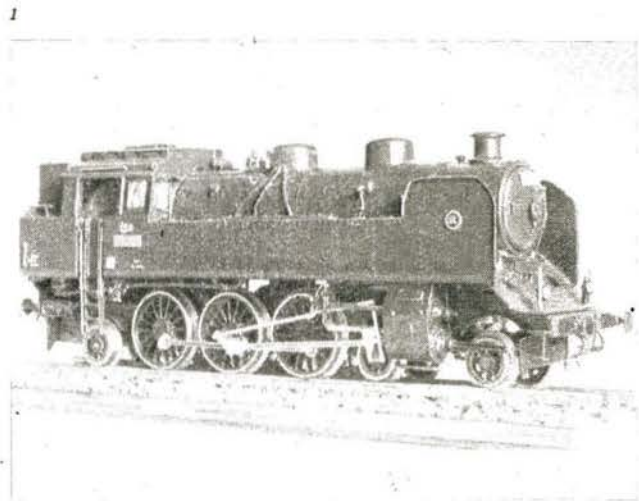
Modellbahnwesen in der ČSSR

Wie überall in Europa, waren es auch im Gebiet der damaligen Tschechoslowakei die industriell gefertigten Spielzeug-Eisenbahnen, die die Anfänge des Modelleisenbahnwesens darstellten. Die Anfänge gehen auf die 30er Jahre zurück, als auch im ehemaligen Deutschland die Modellbahnära begann, und tatsächlich sind die ersten Schritte beider Länder in dieser Richtung eng miteinander verbunden. Die damals in der Tschechoslowakei ersten, bekannten Modellbahnen waren deutsche Produkte. Es kamen dann zwar auch heimische Erzeugnisse hinzu, die einen hoffnungsvollen Beginn verkörperten, sich aber aus verschiedenen Gründen nicht über das Anfangsstadium hinaus entwickelten.

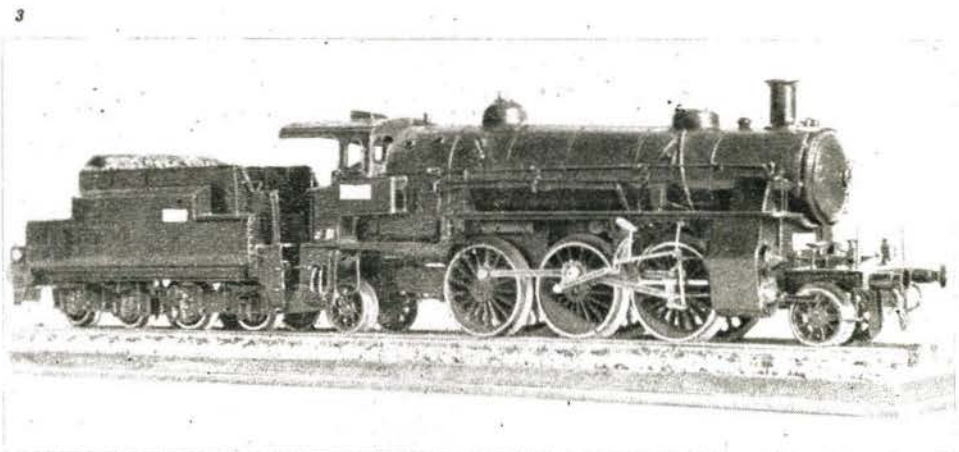
Die eigentliche Entwicklung zu einem Modellbahnwesen, im richtigen Sinne des Wortes, vollzog sich erst nach Ende des zweiten Weltkriegs. Die Generation, die sich vor dem Kriege mit dem Modellbahnbau beschäftigt hatte, ging nach Beseitigung der Kriegsschäden daran, mit primitiven Mitteln unter Verwendung von Abfallmaterial und den Resten der Anlagen, neue Modelleisenbahnanlagen und -fahrzeuge zu bauen. Erstmals begannen sie auch, sich zu organisieren. Teilweise der Not gehorchend, aber auch aus schöpferischen Motiven heraus verwendeten damals einige Modelleisenbahner neue Materialien und ihre selbst entwickelte Technologie stand z. T. auf einem hohen Niveau. Stellvertretend für all diese findigen Köpfe soll hier Freund Maruna erwähnt

werden, dessen Fahrzeuge, aus Papier hergestellt, für den Betrachter ein wahrer Genuß sind.

Organisiert hatten sich die Modelleisenbahner, aber die Organisation fand noch keine Massenbasis. So bedurfte es wiederum eines Anstoßes, diesmal jedoch kam er aus einem befreundeten Land, aus der inzwischen gegründeten Deutschen Demokratischen Republik. Bereits die ersten — nach heutigen Gesichtspunkten sicher nicht vollendeten — importierten Modelleisenbahngarnituren von PIKO lösten ein großes Echo aus und warben, vor allem auch Jugendliche, für die Beschäftigung mit der Modellbahn. Und wie schon einmal, war es der äußere Anstoß, der die einheimische Industrie veranlaßte, auf diesem Gebiet aktiv zu werden. Erste Versuche gelangen und so wurden interessante Vorbilder ausgewählt, Konstruktionsgrundlagen geschaffen, teilweise auch die Herstellungsformen gefräst und sogar einige Erzeugnisse (z. B. ein ganzes Sortiment von H0-Gleisen) gefertigt und verkauft. Nach Prüfung der ökonomischen Gesichtspunkte wurde aber im Rahmen des RGW entschieden, daß die Produktion in der ČSSR nicht weiter auszubauen ist, besonders im Hinblick darauf, daß die großzügige Entwicklung dieser Produktion in der DDR den Bedarf der tschechoslowakischen Modelleisenbahner decken kann. Bei der Vereinbarung wurde auch versichert, den Modelleisenbahnern unseres Landes Fahrzeuge tschechoslowakischer Konstruktion zur Verfügung zu stellen. Der



Bilder 1 bis 3 Unter den fleißigen Händen von Herrn M. Visek aus Nedakomice (ČSSR) entstanden die Lok-Modelle der ČSD-Baureihen 354.1, 344.4 mit Tender und 365.3 ebenfalls mit Tender



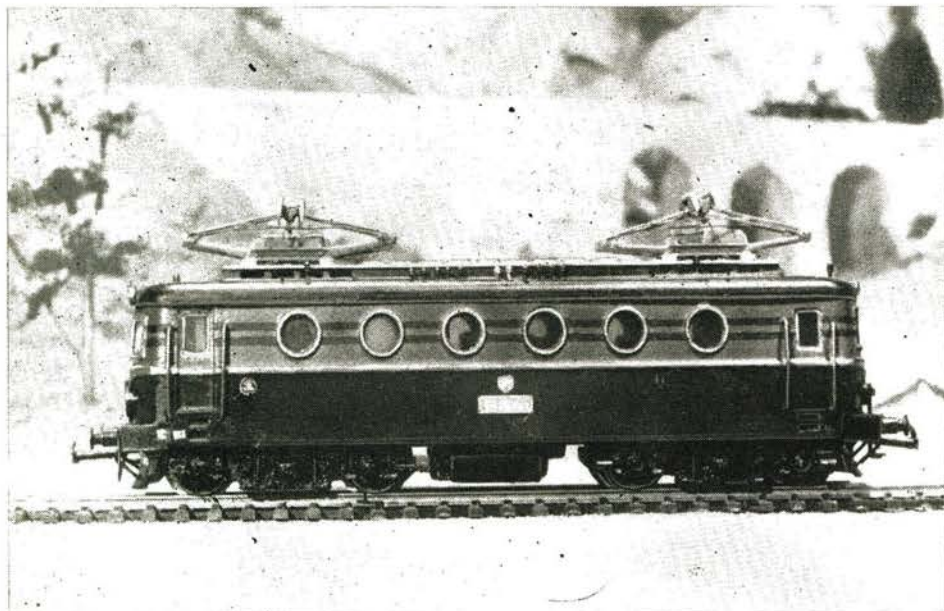


Bild 4 Dieses Ellok-Modell, in der Nenngröße H0 ausgeführt, ist eine Kollektivarbeit des Klubs Plzen

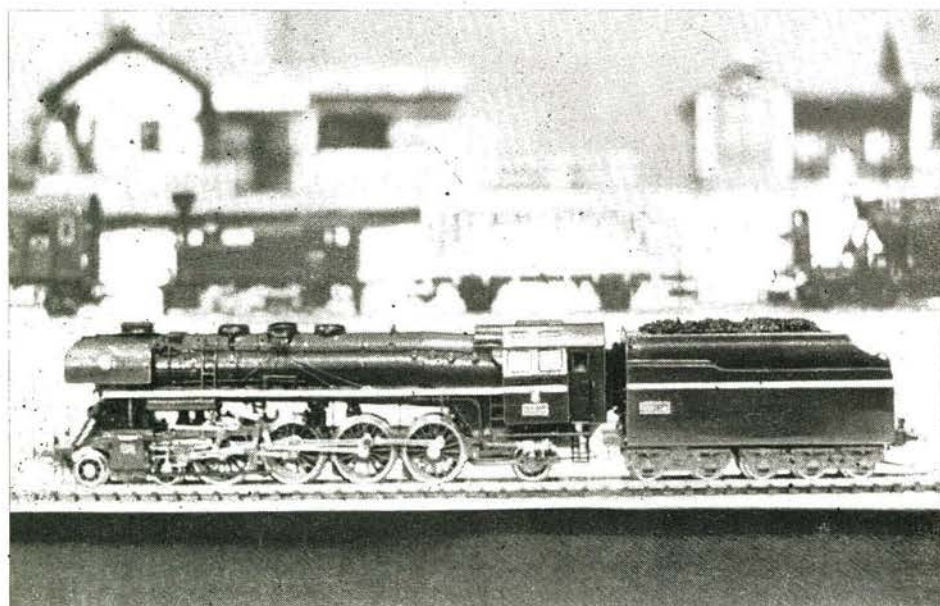


Bild 5 Ebenfalls aus Plzen stammt das Modell der BR 498.1, daß Herr A. Vajner herstellte

Vereinbarung wurde seitens der Modellbahn-Industrie der DDR ständig und qualitätsgerecht nachgekommen und förderte damit auch die Entwicklung des Modellbahnwesens in der ČSSR. Aus diesem Grunde sei hier den Zuständigen in der DDR ein Dank ausgesprochen, insbesondere auch den Modellbahnfreunden in der DDR, die mit den ČSSR-Modellbahnern auf persönlicher, Klub- und Verbandsebene sehr gute, wirklich freundschaftliche Beziehungen pflegen. Heute sind etwa 500 Modelleisenbahner der ČSSR in ungefähr 50 Klubs organisiert und zwar im Rahmen des Modellbauklubs der Organisation ZVAZARM. Die Tätigkeit der Modelleisenbahner wird überwiegend in den Klubs abgewickelt, wo sie zusammen an den Klubanlagen arbeiten, Erfahrungen austauschen und neue Technologien erlernen, also ähnlich wie es auch in der DDR der Fall ist. Dem Vergleich der Resultate ihrer Arbeit dienen die Klub-, Kreis- und Bezirkswettbewerbe und schließlich der Tschechische und Slowakische Nationalwettbewerb, von wo aus die besten Modelle zum ganzstaatlichen ČSSR-Wettbewerb gelangen. Dort werden die repräsentativsten Modelle für den Internationalen Wettbewerb ausgewählt, den der ČsMOS (tschechoslowakischer Modellbauklub) gemeinsam mit dem DMV der DDR, dem MÁVOE der Un-

garischen Volksrepublik, dem LOK der Volksrepublik Polen u. a. schon viele Jahre veranstaltet.

Die Modelleisenbahner der ČSSR sind seit 1963 als 14. Nationalverband dem MOROP beigetreten und seitdem beteiligen sie sich an der Arbeit dieser Organisation, in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern der Bruderorganisationen aus den anderen sozialistischen Ländern, die ebenfalls Mitglieder des MOROP sind. Im Rahmen der Aufgaben des MOROP organisierte der ČsMOS die Zwischentagung des Technischen Ausschusses des MOROP im Jahre 1975 und bereitete den MOROP-Kongreß 1976 in der ČSSR vor, der dann zu einem vollen Erfolg wurde. Die tschechoslowakischen Modelleisenbahner verstanden es, allen Modellbahnfreunden und Freunden der Eisenbahn, ein angenehmes Zusammentreffen zu bieten, um die friedliche Zusammenarbeit zwischen den Nationen im Sinne der Schlußakte von Helsinki zu vertiefen. Dabei wurden die Modelleisenbahner aus der DDR, mit denen die ČSSR-Modelleisenbahner die engsten Kontakte unterhalten, besonders herzlich willkommen geheißen.

Vom Können und den Fähigkeiten der Modelleisenbahner der ČSSR zeugen die dem Beitrag beigegebenen Fotos von Lok-Modellen.