

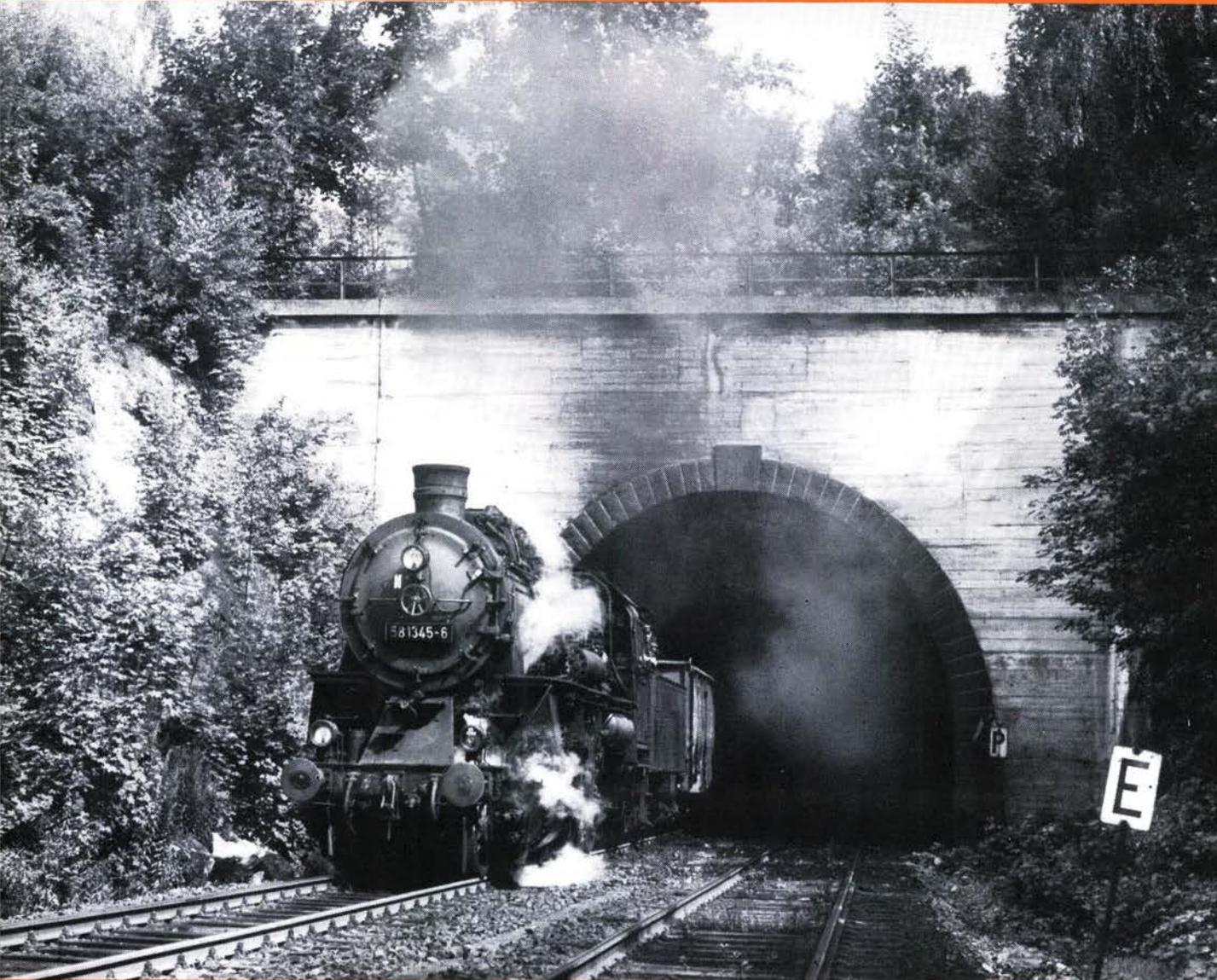
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



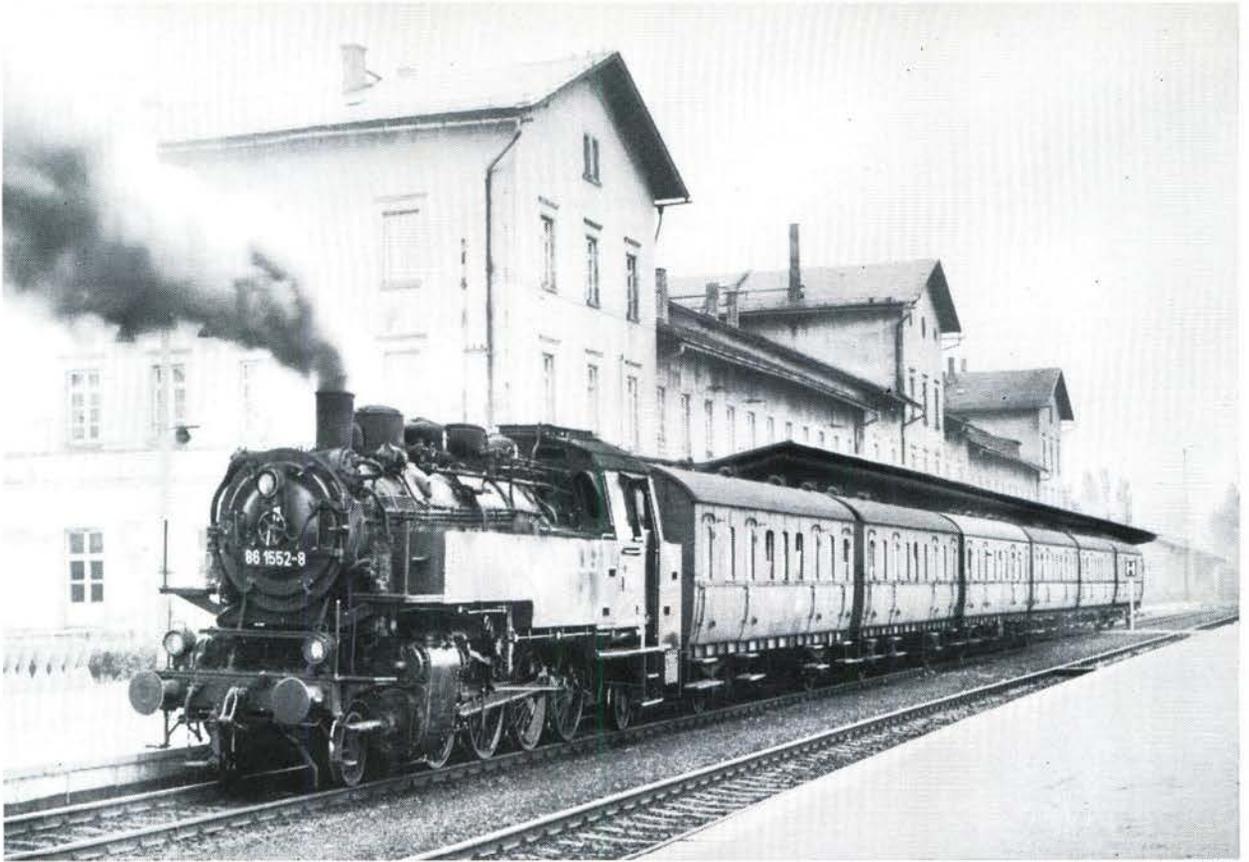
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32 542

SEPTEMBER

9/78



Das Bild vom Vorbild

Könnte man nicht meinen, hier handle es sich um ein Foto, das gut und gerne in „Unsere historische Foto-Ecke“ hineingepaßt hätte? Es handelt sich aber um ein Bild jüngeren Datums, wie auch die Lokbezeichnung mit einer EDV-Nr. aussagt. Das Foto nahm Manfred Loos, Berlin, im östlichen Sachsen vor einigen Jahren auf.

Foto: Manfred Loos, Berlin

Auch dieses Bild, die 35 1111 vor einem Personenzug bei der Ausfahrt aus Leipzig Hbf nach Döbeln, aufgenommen 1973 von Dieter Bätzold, Leipzig, halten wir unter dem weiteren neuen Motto für die 2. Umschlagseite an richtiger Stelle untergebracht. Weder historisch noch aktuell, eben ein „Bild vom Vorbild“!

Foto: Dieter Bätzold, Leipzig



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Redakt. Mitarbeiterin: Kristina Rittner
Typografie: Pressegestalterin Gisela Drykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
1235
Telefon: 204 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind
hingegen nur 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-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joh. Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim 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 ent-
nehmen.
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

Alleinige Anzeigenannahme

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

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag —
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der interna-
tionale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52, 141
bis 167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann
GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
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 6, KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndemerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

9 September 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

INHALT

	Seite
Das Bild vom Vorbild	II. U.-S.
Hans-Joachim Weise 86 Jahre Orlabahn	258
Ein ungewöhnliches Nahverkehrsmittel	260
Von „Rhenshagen“ nach „Altmittweida“ — eine Nebenbahn in TT	261
Meine Kleinste — eine N-Anlage im „Sonntags-Staat“	262
Matthias Mitdank Der Pullman-Wagen in Leipzig	263
Joachim Kaddatz Das Eisenbahn-Museum in Warschau	265
Wolfgang Opitz Meine H0-Heimanlage „Rosenthal“ (Teil 2)	267
Horst Kohlberg/Günther Fromm Bauanleitung für eine Güterzuglokomotive der BR 557 ¹³ (ex pr. G 72) in der Nenngröße H0 (Fort- setzung und Schluß)	270
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (25)	274
Mitteilungen des DMV	276
Wissen Sie schon und Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	278
Lokfoto des Monats: Zweifach gekuppelte Tenderlokomotive Nr. 1431 (sä. VIIT) der ehem. K. Sächs.-Sts. EB	279
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	280
Unser Schienenfahrzeugarchiv:	
Dieter Bätzold Die Bo'Bo'Bo'-Gleichstromlokomotive der Baureihe 362 der Jugoslawischen Staatseisenbahnen ..	281
Eberhard Zinn Verminderung der Versorgungsspannung von Glühlampen durch Dioden	284
Selbst gebaut	III. U.-S.

Titelbild

Vor genau zwei Jahren war es noch möglich, auf Erzgebirgs-Strecken Dampflokomotiven der BR 58¹⁰⁻²¹
(ex pr. G 12), einer 1'Eh3-Güterzuglokomotive, im Einsatz zu sehen, wie hier die 58 1345 beim Verlassen
eines Tunnels bei Schwarzenberg. Längst aber wurden sie auch dort von modernen Diesellokomotiven
abgelöst!

Foto: M. Heller

Rücktitelbild

Lieber Leser, bei diesem Foto handelt es sich nicht etwa um eins vom Vorbild, sondern um eine Aufnahme
von der in diesem Heft auf der Seite 262 vorgestellten N-Anlage unseres Lesers Dieter Gerlach aus
Jena!
Auch diese BR 120 entstand unter Verwendung eines handelsüblichen Triebwerks, dem der neue „Hut“
(spricht: Gehäuse) doch recht gut steht.

Foto: Dieter Gerlach, Jena

86 JAHRE ORLABAHN

Orlamünde—Pößneck unterer Bahnhof

Am 15. Oktober 1977 wurde die Orlabahn, das ist die Strecke von Orlamünde über Pößneck, unterer Bahnhof, (Kursbuch-Nr. 562), 85 Jahre alt. Dieses Jubiläum soll Anlaß sein, einmal über diese gewiß nicht sehr bekannte Bahn zu berichten. Der Bau dieser Strecke stand in engem Zusammenhang mit der Errichtung der bekannteren Saalbahn. Als am 8. Oktober 1870 der Staatsvertrag über den Bau der Saalbahn abgeschlossen wurde, verpflichtete man auf Betreiben Sachsen-Meinings die Saal-Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig zum Bau einer Verbindungsbahn von Naschhausen (heute Orlamünde) über Pößneck zur Gera—Eichlichter Bahn. Dieser Forderung kam die Gesellschaft 14 Jahre nach Eröffnung der Saalbahn nach. Der Bau der Nebenbahn im lieblichen Wiesental der Orla brachte vom Gelände her keine besonderen Schwierigkeiten mit sich. Lediglich in Pößneck

merfahrplan die Umstellung auf Dieselbetrieb. Endgültig verschwanden die Dampflokomotiven mit dem Einsatz der BR 110 ab Winterfahrplan 1971/72.

Bis 1971 konnte man im Reisezugverkehr hauptsächlich zweiachsige Wagen der Einheitsbauart sehen, und 1969 wurde im Sommerfahrplan auch vorübergehend ein zweiteiliger VB eingesetzt. Jetzt sind jedoch nur noch zwei- und dreiachsige Rekowagen dort im Einsatz.

Begeben wir uns nun im Geiste einmal auf die Reise auf der Orlabahn. Wir steigen in Orlamünde, aus Richtung Jena oder Rudolstadt kommend, aus und gehen zum Bahnsteig 3. Dort wartet bereits der Zug nach Pößneck, im Volksmund liebevoll der „Orlaexpress“ genannt. Er besteht aus einer Diesellokomotive der BR 110 und aus drei bis vier zwei- oder dreiachsigen Rekowagen, aus einem Güterzuggepäck- und aus



Bild 1 Das EG Orlamünde, vorn verläuft das Gleis der Orlabahn.



Bild 2 Die 110 668 mit dem PmG 15046 auf der Saalebrücke vor der Einfahrt in den Bf Orlamünde

erforderten es die örtlichen Verhältnisse, einen Kopfbahnhof anzulegen, da die Orla, aus Richtung Osten kommend, hier am Stadtrand nach Norden zur Saale hin abbiegt. Hätte man sich genau an den Lauf des Fließens gehalten, so wäre der Bahnhof zu weit entfernt von der Stadtmitte zu errichten gewesen. Die Geländebedingungen machten es auch nicht möglich, die Strecke unmittelbar durch die Stadt bis zum oberen Bahnhof an der Strecke Gera—Eichicht zu führen. Zunächst wurde am 1. Oktober 1889 der 11,7 km lange Streckenabschnitt von Orlamünde nach Jüdewein (Pößneck unterer Bahnhof) in Betrieb genommen. Wegen erheblicher finanzieller Schwierigkeiten der Gesellschaft wurde die endgültige Verbindung zwischen Saal- und Gera—Eichicht Bahn erst mit der Eröffnung der Teilstrecke Pößneck unterer Bahnhof—Oppurg am 15. Oktober 1892 hergestellt. Die gesamte Länge der Strecke betrug etwa 15 Kilometer. Bis zum Jahre 1945 waren auf der Strecke hauptsächlich Dampflokomotiven der Baureihe 74⁰⁻³ (ex pr. T 12, Naßdampf), 74⁴⁻¹⁰ (ex pr. T 12, Heißdampf) und 93⁰⁻⁴ (ex pr. T 14) eingesetzt. Dann standen bis 1971 folgende Baureihen dort im Dienst: BR 74⁰⁻³, 93⁰⁻⁴, 94²⁻⁴ (ex pr. T 16) und teilweise auch Neubaulokomotiven der BR 83⁰. Vom Jahre 1969 an aber erfolgte mit dem Einsatz einer V 60 (jetzt BR 106) im Som-

mehreren Güterwagen. Nach Erteilung des Abfahrauftrags fährt der Zug durch eine Linkskurve am Stellwerk und am Ausfahrtsignal vorbei und verläßt den Bahnhof Orlamünde in Richtung Süden. Anschließend fährt er nun über die Saalebrücke, die zusammen mit ihren Vorlandsbrücken eine recht ansehnliche Länge aufweist, kreuzt dann die Straße von Pößneck nach Orlamünde und hält unmittelbar danach schon in Freienorla. Bis dahin hat der Zug erst genau 600 m zurückgelegt. Vom Hp Freienorla aus werden gleichzeitig die Schranken, die den Wegübergang sichern, bedient.

Wir befinden uns nun im Orlatal, das recht gern von Urlaubern und Touristen aufgesucht wird. Rechts von der Strecke ziehen sich bewaldete Berge hin, links fließt die Orla durch Wiesen und Felder, die bis hinüber zu den Bergen und Wäldern reichen und das Orlatal auf der Ostseite begrenzen. Vor Langenorla wird beim Ferienheim „Schimmersburg“ auf einer kleinen Brücke die Orla überquert. Bald darauf hält der Zug im Hp Langenorla West. Diese Betriebsstelle ist nicht besetzt, sie besteht nur aus einem Bahnsteig mit einem kleinen Gebäude, das jetzt aber dem Roten Kreuz (DRK) als Schulungsraum dient. Auf der rechten Seite erblicken wir unmittelbar an der Strecke ein großes Lager des „VEB

Holzhandel, Erfurt“, zu dem ein Gleisanschluß führt. Bei der Abfahrt gibt der Triebfahrzeugführer ein Achtungssignal, da sofort hinter dem Hp eine Straße überquert wird. Etwas später fährt der Zug wieder über die Orla, kreuzt zum zweitenmal die Straße nach Pößneck und fährt dann in den Hp Langenorla Ost ein. In diesem steht ein sehr schönes Empfangsgebäude. Früher war hier der größte Unterwegsbahnhof zwischen Orlamünde und Pößneck. Die meisten Gleisanlagen sind aber inzwischen abgebaut worden. Von Langenorla Ost aus werden ebenfalls die Schranken für den Wegübergang bedient. Nunmehr entfernt sich die Strecke in einer Linkskurve wieder von der Straße, führt durch Wiesen und Felder, kreuzt die Straße nach Schweinitz und nähert sich dann wieder der Orla. Und bereits von hier läßt sich der Stadtrand von Pößneck erkennen. Nach der Überfahrt über einen Feldweg erblicken wir das zweiflügelige Einfahrsignal des unteren Bahnhofes von Pößneck, das erst vor einiger Zeit neu aufgestellt worden ist. Kurz dahinter wird zum drittenmal die Straße Pößneck—Orlamünde gekreuzt. Auch dieser Wegübergang ist durch Schranken gesichert, aber hat einen eigenen Schrankenposten. Nach dem Durchfahren einer Rechtskurve gelangen wir nun am Stellwerk „Po“ vorbei und fahren in den unteren Bahnhof von Pößneck ein. Hier endet auch unsere Fahrt. Für die 11,7 km lange Fahrt benötigte der Zug 23 Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von etwa 33 km/h entspricht. Zum Vergleich dazu sei erwähnt, daß die Fahrzeit im Jahre 1966 noch ungefähr 40 Minuten betrug.

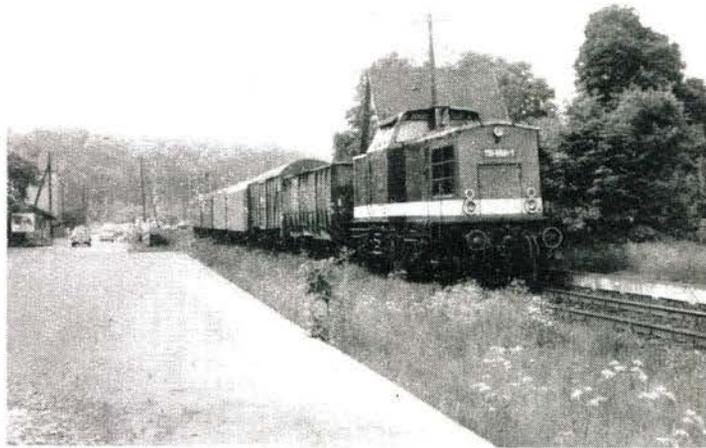


Bild 4 PmG in Langenorla Ost



Bild 3 Typisch in landschaftsgebundenem Baustil gehalten ist das EG Langenorla Ost



Bild 5 Blick auf das EG Pößneck unterer Bahnhof, im Vordergrund die Großverbundplatten-Umladeanlage für den Aufbau des Neubaugebiets Pößneck-Ost

In Pößneck unterer Bahnhof herrscht ein reger Güterverkehr, haben doch solche Betriebe, wie die Baustoffversorgung und der Kohlehandel hier große Lager. Vor wenigen Jahren wurde der untere Bahnhof sogar zum Kohleknoten für den Kreis Pößneck bestimmt. Gleichfalls wurde dort eine Anlage errichtet, auf der Großverbundplatten für das Neubaugebiet Pößneck-Ost entladen werden.

Bis zum Jahre 1946 führte diese Strecke noch weiter bis nach Oppurg, doch wurde dieser Streckenabschnitt abgebaut. Für die Weiterreise müssen wir uns also um 40 Jahre zurückversetzen. — Nachdem die Lokomotive umgesetzt hat, geht es wieder in östlicher Richtung aus dem Bahnhof heraus. Gleich danach kreuzen wir zum vierten und letzten Male die Straße nach Orlamünde. Beide Übergänge vor dem Bahnhof liegen nur etwa 100 m voneinander entfernt. Auf einem hohen Damm wird nun die Strecke in südöstlicher Richtung in ständiger Steigung aus dem Orlatal hinausgeführt. Hinter Pößneck überqueren wir auf der Rehmer Brücke (benannt nach dem Dörfchen Rehmen) die F 281. Diese Brücke ging gleichermaßen in die Geschichte Pößnecks ein, als an ihren Pfeilern Pößnecker Arbeiter zur „Reichspräsidentenwahl 1932“ die Losung „Wählt Thälmann!“ anbrachten und diese Schrift sogar die Nacht des

Bild 6 Denkmal, errichtet aus Steinen der ehemaligen Rehmer Brücke, mit der im Jahre 1932 anlässlich der damaligen Reichspräsidentenwahl von Pößnecker Arbeitern angebrachten Original-Losung „Wählt Thälmann!“

Fotos: Verfasser



Faschismus überdauerte. Nach dem Abtragen der in den sechziger Jahren zum Verkehrshindernis gewordenen Brücke wurde aus diesen Steinen ein Denkmal errichtet.

Hinter der Brücke fährt der Zug bald wieder zwischen Wiesen und Feldern, kreuzt zwei Feldwege und erreicht gleich darauf einen Einschnitt, auf den wiederum ein hoher Damm folgt, und auf einer Brücke überquert der Zug die Gamse, einen Bach, der in die Orla mündet. Eine zweite Brücke kurz danach führt den Zug über die Straße nach Döbritz, und nach etwa 100m fahren wir in den Bahnhof Oppurg ein, wo Umsteigmöglichkeiten zu den Zügen nach Gera und Saalfeld bestand.

Kehren wir schließlich in die Gegenwart zurück. Auf der Strecke Orlamünde—Pößneck unterer Bahnhof fuhr während des Sommerfahrplans 1966 werktags 5 und samstags/sonntags je 4 Zugpaare. Heute verkehren aber täglich

7 Zugpaare. Das zeigt, daß sich inzwischen der Verkehr erheblich gesteigert hat. Die Orlabahn hat in der Hauptsache für den Berufsverkehr Bedeutung, für den übrigen Reiseverkehr aber vor allem in Richtung Jena—Halle/Leipzig und für den Güterverkehr für die im Osten Pößnecks liegenden Betriebe. Nach Halle und Leipzig lassen sich teilweise sogar günstigere Fahrzeiten erreichen als vom oberen Bahnhof aus über Gera. Diese Gründe waren es wohl auch, daß alle Überlegungen zur Einstellung des Betriebs aufgegeben wurden, was hoffen läßt, daß der „Orlaexpress“ zur Zufriedenheit der Reisenden und der Industrie noch recht viele Jahre fährt.

Vielleicht trägt dieser Beitrag auch dazu bei, weitere Freunde der Eisenbahn anzuregen, sich mit der Geschichte einer Bahn in der eigenen engeren Heimat näher zu befassen und als Mitglied des DMV organisiert mitzuarbeiten.

In der Hafenstadt San Francisco an der USA-Westküste gibt es eine seltsame Straßenbahn, die am 1. August 1873 ihren Betrieb aufnahm. Es handelt sich um die weltberühmte „cable car“, die Kabel-Bahn. Die Stadt ist recht hügelig gelegen, und so machte man sich das zunutze, indem man dieses Nahverkehrsmittel unabhängig von einem eigenen Antrieb betreibt. Vielmehr erfolgen Antrieb und Bremsung durch ein endloses Seil, eben das Kabel, das unter der Straßenoberfläche verläuft und von stationären Maschinensätzen in umlaufende Bewegung versetzt wird. Jeder Wagen kann mittels einer Greifzange durch einen Schlitz in der Straßendecke an das Seil angekoppelt werden. An Haltestellen und an den Endstationen wird er jeweils ausgeklinkt. In den letzteren wird der Wagen auf einer primitiven Drehscheibe gewendet. Die Geschwindigkeit beträgt bei Berg- und Talfahrt jeweils 13 km/h. 2 Mann Personal bedienen einen solchen Straßenbahnwagen, ein Schaffner kassiert das Fahrgeld, und der



Ein ungewöhnliches Nahverkehrsmittel



„gripman“ nimmt mit der Greifzange das Ein- und Ausklinken vor und bedient während der Fahrt die Holzschienenbremsen. Diese einfache Technik erlaubt das Befahren größter Steigungen sowie einen kurzen Wagenabstand. Die Bahn ist meistens überfüllt, und viele Fahrgäste hängen daher an den Trittbrettern. Das ist im milden Klima dieser Großstadt und bei der geringen Geschwindigkeit natürlich eine besondere Touristen-Attraktion. Es existieren noch zwei solcher Linien, die Powell-Street-Line mit grünen Wagen (Bilder 1 und 2) und die California-Street-Line mit roten. Sls.

Bild 1 Ein Wagen verläßt eine Haltestelle

Bild 2 In der Endstation drehen die beiden Bediener das Fahrzeug zur Rückfahrt um

Fotos: Gerhard Scholtis, Erlangen



Bild 1 Die Gesamtansicht der TT-Heimanlage

Bild 2 Im Bf „Rhenshagen“ steht der P 5387 abfahrtsbereit, gefördert von einer BR 130

Von „Rhenshagen“ nach „Altmittweida“ — eine Nebenbahn in TT

Unser Leser Joachim Günzel war durch einen plötzlichen Platzmangel gezwungen, sich eine zweite TT-Anlage aufzubauen. Sie entstand in etwa 6monatiger Arbeit und wurde auf einer 1700 mm × 1000 mm großen und 5 mm starken Hartfaserplatte, die auf einer leichten Rahmenkonstruktion ruht, errichtet. Das Motiv ist eine Nebenbahn im Erzgebirgsvorland. Die geschlossene Streckenführung hat die Form einer verschlungenen Acht. Zwei Zwischenbahnhöfe, „Rhenshagen“ (in +/- 0 cm) und „Altmittweida“ (in + 7 cm) liegen an der Strecke.

Ersterer hat drei Hauptgleise, ein Freiladegleis sowie eine Lokstation mit 2ständigem Schuppen und Lokbehandlungsanlage. Beide Bahnhofsköpfe sind mit Gruppenausfahrtsignalen ausgerüstet. Der Bf „Altmittweida“ verfügt nur über 2 Hauptgleise, jedoch lassen seine beiden Ladegleise auf ein größeres Ortsgüteraufkommen schließen. Die elektrische Schaltung ist denkbar einfach. In beiden Bahnhöfen lassen sich die einzelnen Gleise abschalten. Trotz der Einfachheit dieser Anlage wird auf ihr mit Modellgeschwindigkeit und nach Modellfahrplan gefahren.

Bilder 3 und 4 Verschiedene Arten von Brückenbauwerken bieten auf der Anlage ein abwechslungsreiches Bild. Auch die Aufstellung von Signaltafeln und Straßenverkehrszeichen, aus Mamos-Kästen selbst angefertigt, belebt den Eindruck.

Fotos: Joachim Günzel, Limbach-Oberfrohna

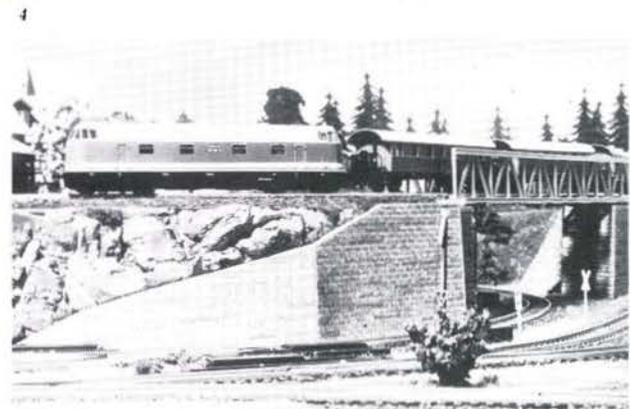
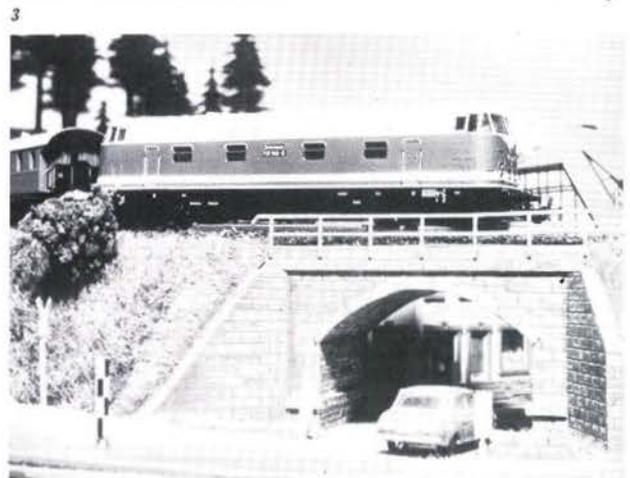




Bild 1 Blick auf den Zwischenbahnhof an der 2gleisigen Hauptbahn

Meine Kleinste — eine N-Heimanlage im „Sonntags-Staat“

„Mir hat es nun einmal die kleine Nenngröße N besonders angetan“, schreibt uns Herr Dieter Gerlach aus Jena. Und daß das stimmt, beweisen auch die Fotos seiner wirklich feinst ausgestalteten N-Heimanlage. Vielleicht kommt ihm aber auch sein Beruf, Augenoptiker, bei dem man ja auch mit allergrößter Genauigkeit und nicht ohne besonderen Geschmack zuwege gehen muß, bei der minutiösen Gestaltung der Kleinanlage besonders zustatten.

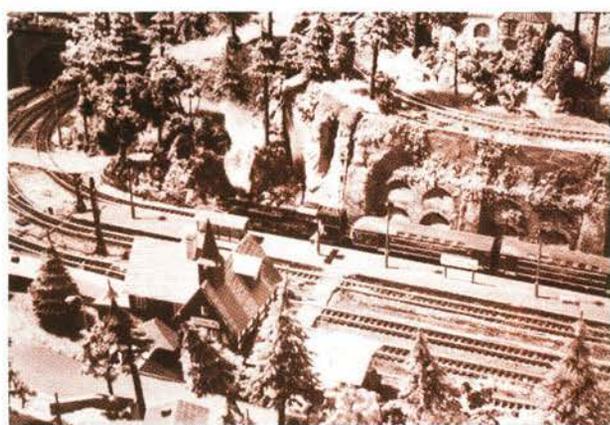


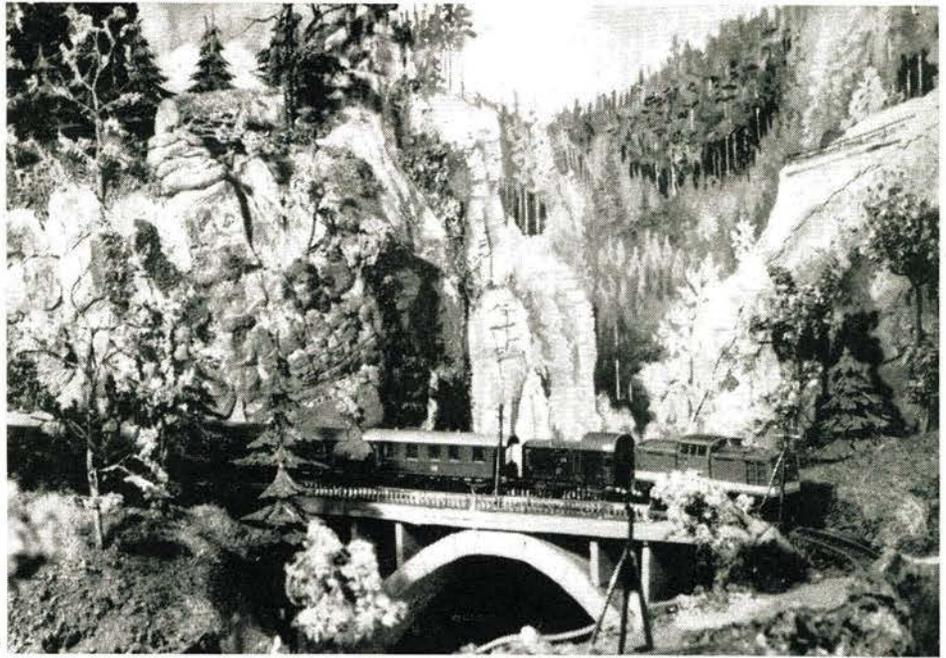
Bild 2 Beiderseits von diesem Bahnhof „Althofen/Bg.“ verschwindet unmittelbar hinter den Einfahrbögen die Strecke in je einem Tunnel. Man beachte besonders die vorbildgetreue Gestaltung des Bahnsteigs, der Bohlenüberwege usw.!

Bild 3 Wie gut und gekonnt eine wildromantische Landschaft diese N-Anlage ziert, zeigt dieses Bild. Die BR 110 ist übrigens ein Eigenheimbau.

Fotos: Dieter Gerlach, Jena



Bilder 3 und 4 Durch eine wildromantische Gebirgslandschaft fährt ein von einer BR 110 (Eigenumbau) geförderter Personenzug. Siehe auch das Rücktitelbild dieses Heftes!



Fotos: Dieter Gerlach, Jena

Bemerkt werden muß, daß die Anlage noch nicht fertiggestellt ist, es fehlen noch viele Details, wie Herr Gerlach meint. Dennoch wollte er das bisher in halbjähriger Bauzeit Geschaffene einmal vorstellen.

Das Motiv ist ein kleiner Zwischenbahnhof an einer Hauptbahn (2gleisig) im Gebirge. Gegenüber vom EG befindet sich der Zugang zu der Talstation einer Bergbahn, die die

Urlauber mit Triebwagen in höher gelegene Kurorte befördert. Es wurde versucht, ein Gleisgewirr zu vermeiden. Sichtbar sind nur die Bahnhofsgleise und ein Stück freier Strecke der Bergbahn. 12 Zeitschalter, 11 Relais sowie elektronische Bauteile sorgen für einen automatischen Betriebsablauf. Die Größe der Anlage ist: 9000 mm x 1200 mm.

Fotos: D. Gerlach, Jena

MATTHIAS MITDANK (DMV), Leipzig

Der Pullmann-Wagen in Leipzig

Der Name „Pullman“ ist aus dem Schienenfahrzeugverkehr nicht fortzudenken. „Pullman“-Wagen sind für jeden mehr oder weniger versierten Kenner ein Begriff. Doch weiß auch ein jeder, worauf dieser Name beruht? Im Fach-Lexikon finden wir: „Pullman, Georg Mortimer, 3. 3. 1813—19. 10. 1897, nordamerikan. Industrieller, baute seit 1858 Reisezugwagen (Durchgangswagen) mit luxuriöser Innenausstattung, Gründer der Pullman Car Company.“

Im Jahre 1925 stellte die damalige „Große Leipziger Straßenbahn 200 Triebwagen mit der Typbezeichnung 22 und mit den Wagennummern 1401-1600 sowie 200 dazugehörige Beiwagen (Typ 56, Wagennummern 601-800) in Dienst. 60-Fahrzeuge baute die Sächsische Waggonfabrik Werda u, 40 die Dessauer Waggonfabrik AG und 100 Triebwagen die Waggon- und Maschinenbau-AG Bautzen. Die Beiwagen wurden von vier Firmen geliefert: 40 von der Sächs. Waggonfabrik Werda u, 70 von der Waggonfabrik Weimar, 45 von der Waggonfabrik Gotha und 45 von Christoph & Unmack, Abt. Waggonbau, Niesky. Die Bezahlung erfolgte damals durch amerikanisches Kapital. Die Triebwagen hatten 20 Sitzplätze und 32 Stehplätze, 34 kW-Motore, Druckluftbremse, vollverglaste Plattformen und waren als Zweirichtungswagen ausgeführt. Die Beiwagen glichen im Wagenkasten den Triebwagen, lediglich, daß sie ein leichteres Untergestell, das am Bodenrahmen befestigt war, hatten,

während die Triebwagen ein stabiles Fahrgestell besaßen. Für die Dauer erwies sich jedoch die Motorleistung im Zwei-Beiwagen-Betrieb als zu schwach. Daher wurden 1928 in 47 Triebwagen 45-kW-Motore eingebaut, und die Typbezeichnung änderte sich damit in 22a.

Die Forderung nach einer stärkeren Motorleistung wurde auch so dringlicher, da man 1935/38 die Druckluftbremse voreilig ausgebaut hatte und die Motoren auch zur Bremsung benutzt wurden. 1941/42 baute man in weitere 24 Fahrzeuge 55-kW-Motoren ein, wodurch der Typ 22b entstand.

Der 2. Weltkrieg hinterließ auch bei den Pullman-Wagen Spuren. 10 Trieb- und 17 Beiwagen konnten nicht wieder hergerichtet werden. So änderte sich dann auch die Nummernreihe von 1401 bis 1590 bzw. von 601 bis 783.

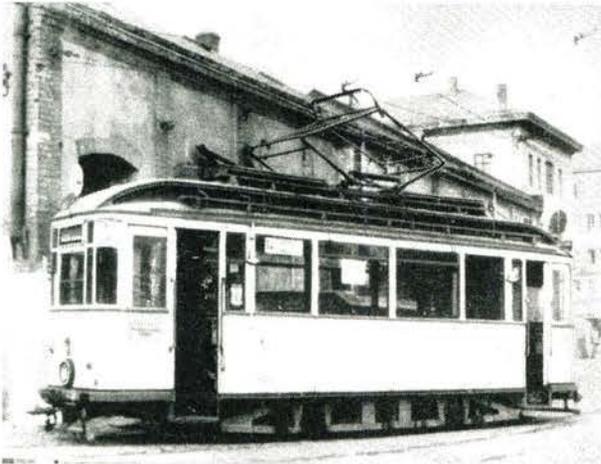
Nach 1945 schuf man einen einheitlichen Wagenpark mit einheitlicher elektrischer Ausrüstung. Von 1946 bis 1967 wurden in 150 Triebwagen 60-kW-Einheitsmotore eingebaut. Das wurde der Typ 22c, der aus den Typen 22, 22a und 22b entstand. Ferner erhielten diese Fahrzeuge Fahrersitze, -heizung, Scheibenheizung sowie Richtungs- und Liniennummernfilme seit 1948.

Diese Triebwagen wurden und werden heute noch von den Fahrern gern gefahren. Seit 1962 wurden große Sichtscheiben eingebaut. Der größte Teil der Beiwagen bekam stählerne Wagenkästen. Bei den Triebwagen betraf das



1

Bild 1 Ein Original-Pullman-Zug vom Typ 22/56 auf der Linie 6 im Jahre 1930



2

Bild 2 Triebwagen 1466, Typ 22a, auf der Linie 14 im Straßenbahnhof Reudnitz um 1961

Bild 3 Bereits als historisch zu bezeichnen ist der Tw 1579 vom Typ 22c, hier im Jahre 1971 auf der Linie 13

Bild 4 Schließlich noch ein zu einem kombinierten Laugewagen/Schneepflug umgebauter ehemaliger Pullman-Triebwagen

Fotos: Martin Grieshammer, Diethart Krische, Verfasser, Wolfgang Schreiner, sämtlich Leipzig

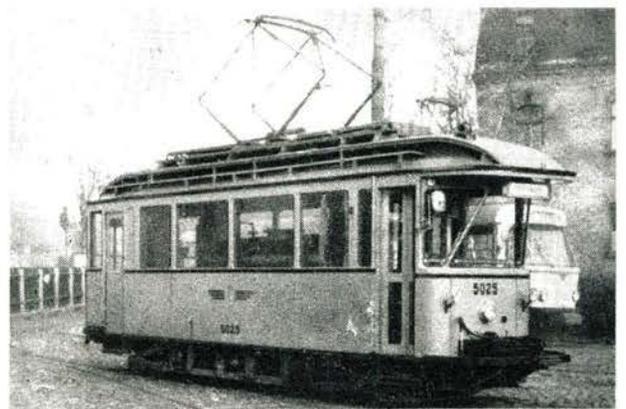


3

41 Fahrzeuge. Die Beiwagen blieben auch nach ihrem Umbau Zweirichtungswagen. 1971 bis 1974 baute man in 25 Stahlwagen noch eine Kleinspannungsanlage und eine Scharfenberg-Kupplung ein, um sie mit moderneren Beiwagen einsetzen zu können, bei denen die Türen automatisch geschlossen wurden. Dieser Triebwagen-Typ hieß dann 22s.

Durch den immer stärker werdenden Einsatz von Tatra-Wagen wurden die Pullman-Wagen nach und nach verdrängt. Etliche wurden als Arbeitswagen umgebaut, andere verschrottet. Vom Typ 22c kann momentan keine genaue Angabe erfolgen, da sich der Bestand dauernd verringert.

4 Tw vom Typ 22a sind noch vorhanden (1411, 1427, 1429, 1430, alle mit 60-kW-Motoren), die noch gelegentlich eingesetzt werden. 9 Tw 22a, 1 Tw 22b und 16 Tw 22c sind Arbeits- bzw. Fahrschulwagen. Und bei den Beiwagen verhält sich die Dezimierung ähnlich. Es existieren noch 16 Bw in Holzbauweise und 107 Bw mit stählernen Wagenkästen. Mehrere Bw in Holz- und Stahlbauweise finden als Arbeitswagen Einsatz. Sie wurden als Salz- bzw. Sandwagen umgebaut. Heute verkehren noch Pullman-Triebwagen 22c auf den Linien 10, 22, 22E, 24 und 28E und solche des Typs 22s auf den Linien 11, 28 und 29.



4

Es ist noch hinzuzufügen, daß diese Fahrzeuge nur in Leipzig, ausgenommen bei der Woltersdorfer Straßenbahn, eingesetzt wurden. Letztere hatte einen Pullman-Triebwagen mit sehr leichtem Untergestell, der aber bereits verschrottet wurde. Die Dessauer Straßenbahn hat einen Tw im Einsatz, der dem Pullman-Tw sehr ähnlich ist. Bei der Generalreparatur eines Dessauer Tw wurden überwiegend Teile des Pullman-Wagen eingebaut.

Dem Verfasser wurde bekannt, daß bei den LVB Bemühungen im Gange sind, einen Pullman-Tw und einen -Bw für die Nachwelt als historische Fahrzeuge zu erhalten, zumal sich die Leipziger AG „Friedrich List“ des DMV, Gruppe „Nahverkehr“, mit der Erhaltung historischer Straßenbahnfahrzeuge befaßt. Die Entscheidung der LVB könnte daher nur begrüßt werden.