

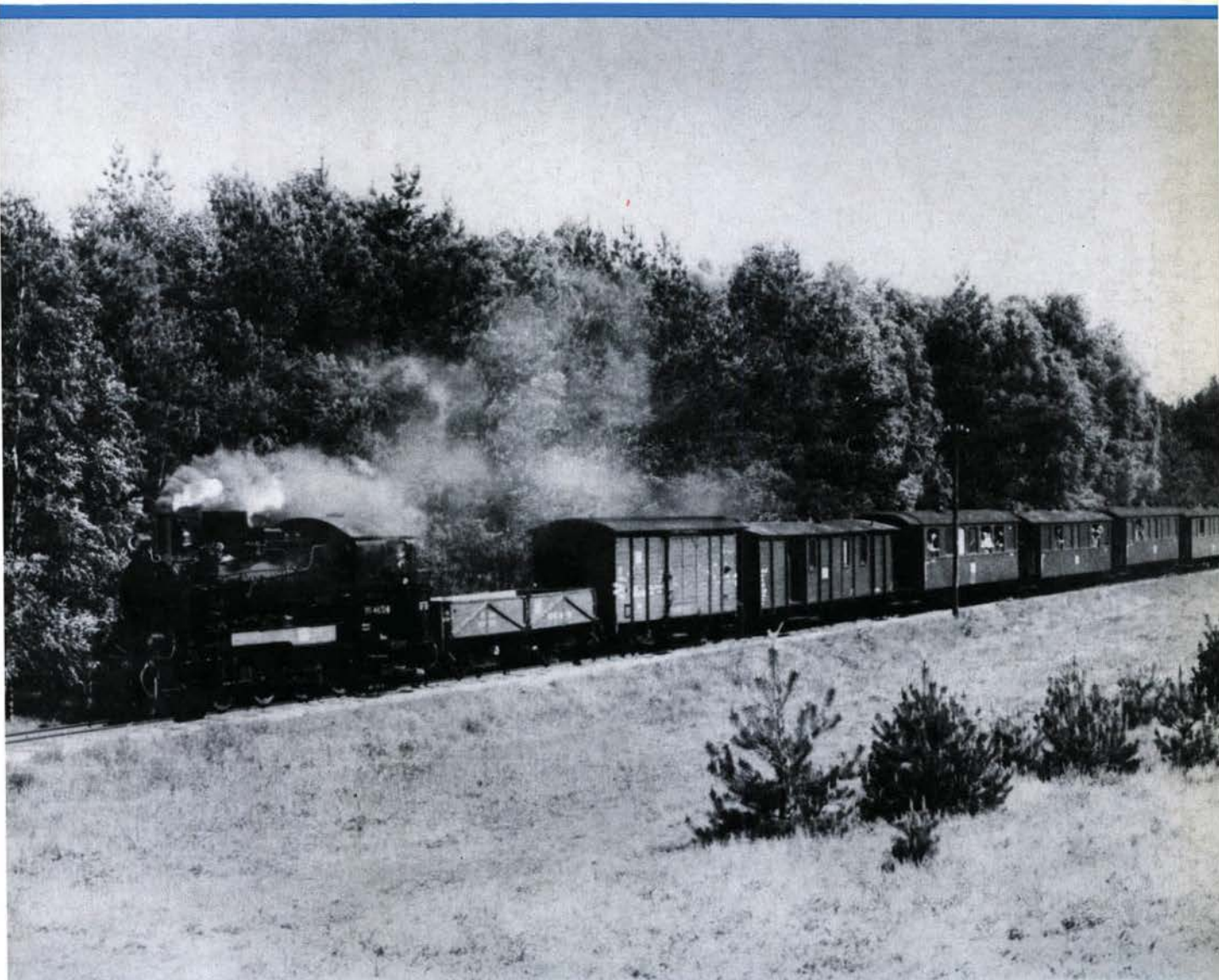
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

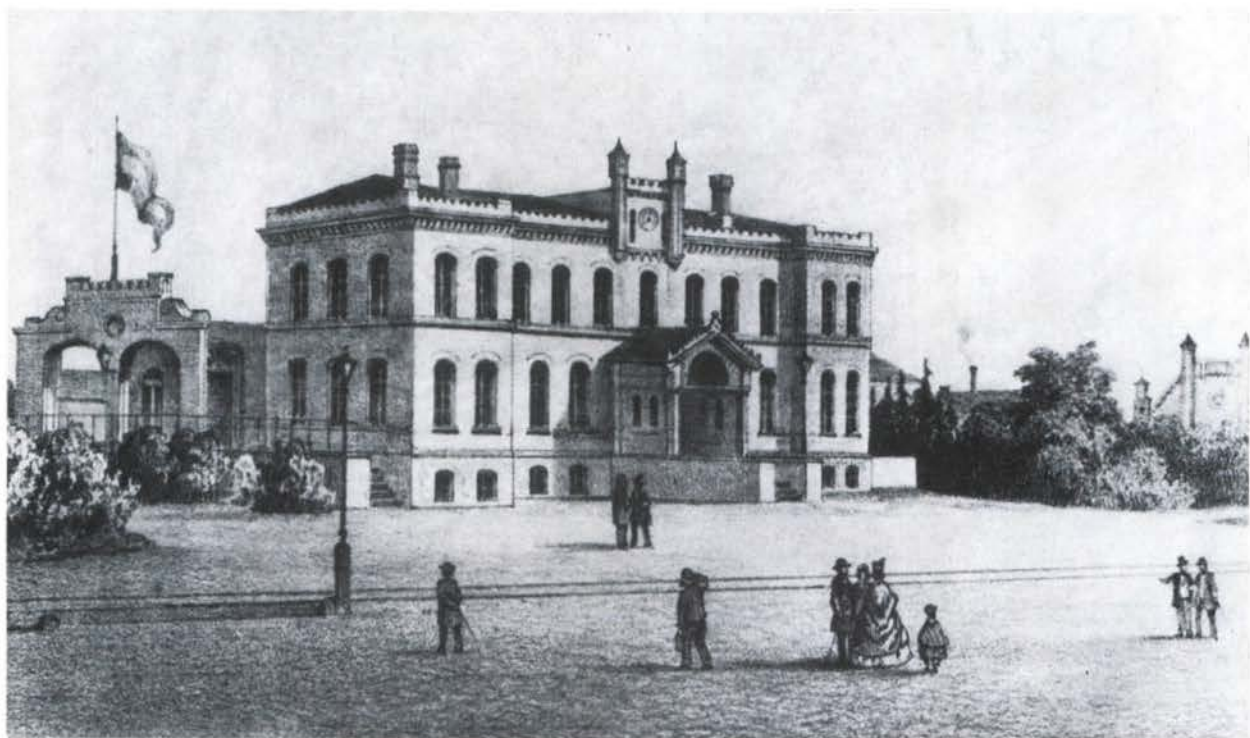
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

JUNI

6/79

Unsere historische Foto-Ecke



Das Empfangsgebäude des Bf Wismar in seiner Ursprungsausführung aus dem Jahre 1857, von der Straßenseite aus gesehen.

Und hier zeigt das Bild das Gebäude um 1902 von der Gleisseite aus. Rechts im Bild ist gerade noch eine mecklenburg. T1, (Nr. 502) der ehemaligen Wismar-Rostocker Eisenbahn-AG zu sehen. Diese Lokomotiven (Nr. 501–504) wurden 1884 von Egestorff, Hannover, gebaut.

Wir bitten, im Zusammenhang mit diesen beiden Fotos auch den Beitrag auf S.102 ff. in dieser Ausgabe zu lesen.

Fotobeschaffung: Lothar Schultz, Rostock



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
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.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Jochim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald-Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
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

Redaktionsschluß: 16. 3. 1979
Geplante Auslieferung: 11. 6. 1979



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR — 1026 Berlin, Rosenthaler Str.
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

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,
Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder 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, CSSR:
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. KVDR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-
ang. Albanien: Ndermerrja 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 das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

6 Juni 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

Seite

Unsere historische Foto-Ecke	2 U.-S.
Dieter Bätzold 100 Jahre elektrische Lokomotiven (2)	158
Lothar Schultz Wismars erste Eisenbahn und die frühere Waggonfabrik Wismar	162
Eine H ₀ -Anlage	164
Hans Wiegand/Carsten Zille Zur Typenbezeichnung der Straßenbahnfahrzeuge in einigen Ländern der sozialistischen Gemein- schaft	167
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1979	170
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	173
Karl-Ernst Hertam Die sächsische Eisenbahn um 1880 im Modell	177
Fritz Hanisch Fahrstromregler für Langsamfahrbetrieb und Schnellfahrten	180
Gerhard Hieronymus Gleisbesetzungsanzeige mit „Gedächtnis“	180
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	182
Lokfoto des Monats: Dieselhydraulische Lokomotive der BR 103 (ex V 36) der Deutschen Reichsbahn	183
Lokbildarchiv	184
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Dreiteiliger Standardhelfzug der Deutschen Reichsbahn	185
Heinz Görlitz Sommerszeit — Gartenzeit — Gartenbahnen	187
Uwe Groth Verbesserungen an dem TT-Modell der Einheitsdampflokomotive der BR 86	189
Der Kontakt	190
Mitteilungen des DMV	191
Selbst gebaut	3 U.-S.

Titelbild

Wir haben den Monat Juni. Wiederum ist Sommerszeit — Badezeit. Und da zieht es natürlich auch wieder
Tausende Sonnen- und Wasserhungriger aus dem Binnenland an den schönen Ostseestrand. Für viele
ist das Ziel die Insel Rugen mit ihren zahlreichen schönen Seebädern, wie Binz, Sellin, Baabe und Göhren.
Sie alle bringt wieder „der rasende Roland“, wie die Schmalspurbahn, die diese Orte bedient, im
Volksmund genannt wird, in diese Seebäder.
Erinnern wir uns noch der Fotos in der Tagespresse und der Aufnahmen des Fernsehens, als zu Beginn
dieses Jahres auch diese Strecke von meterhohen Schneewänden „umrahmt“ war und von Hunderten
Eisenbahnern und ihren Helfern freigeschaufelt werden mußte?
U. B. z. einen Sonderzug für die ZAG Cottbus.

Foto: Reiner Preuß, Berlin

Rücktitelbild

Ein Ausschnitt in Bw-Nähe von der H0-Heimanlage des Freundes Norbert Klose aus Hetzdorf (Fichtal).
Das Foto wurde im Februar d.J. während der Berliner Modellbahn-Großausstellung im Ausstellungs-
zentrum am Fernsehturm aufgenommen, auf der Herr Klose seine Heimanlage vorstellte.

Foto: Karl-Heinz Drowski, Berlin

100 Jahre elektrische Lokomotiven (2)

2.2. Bemerkenswerte Gleichstromlokomotiven

2.2.1. Lokomotiven für 1,5 kV Gleichspannung

Die Entwicklung der elektrischen Lokomotiven für 1,5 kV Gleichspannung wurde und wird im wesentlichen von den für die französischen Eisenbahnen gebauten Lokomotiven bestimmt. Auch künftig werden die Lokomotiven der SNCF das wissenschaftlich-technische Niveau auf diesem Gebiet maßgebend beeinflussen. Die Erfahrungen der Hersteller nutzten die anderen Bahnverwaltungen und beschafften teilweise den französischen Lokomotiven gleiche Lokomotiven. Nur in England erfolgte die Entwicklung und der Bau eigener Ellok für dieses Bahnstromsystem.

Die französischen Eisenbahngesellschaften beschafften bis zur Gründung der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen (SNCF) Lokomotiven nach eigenen Gesichtspunkten, die jedoch infolge der überwiegend gleichen Hersteller in vielen Bauelementen übereinstimmten. Bo'Bo'-Lokomotiven gab es von Anfang an bei der PO- und bei der MIDI-Bahngesellschaft, so daß bis 1945 mit etwa 450 Lokomotiven dieser Typ den größten Anteil am Lokomotivpark hatte. Ihre Leistung betrug 400 bis 1780 kW und die Höchstgeschwindigkeit 50 bis 105 km/h. Diese Vorherrschaft der Bo'Bo'-Lokomotiven blieb bis in die heutige Zeit erhalten. Leistungsfähigste Bo'Bo'-Lokomotive der 30er Jahre war die ETAT Nr. 101-135 (SNCF 901-935) mit 1780 kW. In den ersten Nachkriegsjahren wurden von der SNCF bereits wieder 171 Bo'Bo'-Lokomotiven der Baureihe BB 8100 beschafft (Tabelle 1).

Schwere und leistungsstarke 1C' + C1'- und 2'Co + Co 2'-Lokomotiven betrieb die PLM auf ihren Gebirgsstrecken. Die markanteste Lokomotive der 30er Jahre war die 2'Do 2'-Schnellzuglokomotive der PO, der MIDI und später auch der ETAT. 1950/51 beschaffte die SNCF nochmals 35 Lokomotiven dieses Typs, jedoch mit einem moderneren Lokomotivkasten und mit Endführerständen. Sie wurden Anfang der 70er Jahre modernisiert, während die älteren Lokomotiven durch moderne Drehgestelllokomotiven ersetzt wurden und werden. Je nach Baureihe hatten die 2'Do 2'-Lokomotiven eine Stundenleistung von 2900 bis 4000 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 bis 140 km/h. Die 1934 beschaffte 2D2 5104 ex PO 704 mit 4000 kW Stundenleistung und 120 km/h Höchstgeschwindigkeit beförderte bei Versuchsfahrten einen 180-t-Zug mit 170 km/h und erreichte 1938 190 km/h. Die 2D2 5516 der gleichen Serie brachte es in 41 Betriebsjahren auf die beachtliche und wohl einmalige Laufleistung von 7 329 000 km. Die 2D2-Lokomotiven hatten Buchli-Antrieb und waren die erfolgreichsten Lokomotiven mit diesem Antrieb außerhalb der Schweiz. Die elektrische

Ausrüstung aller Lokomotiven war nach dem heute als klassisch bezeichneten System mit Spannungsänderung durch Motorgruppierung (Serien-, Serienparallel- und Parallelschaltung), Anfahren mittels Vorwiderständen sowie mit Feldschwächung zur Drehzahländerung ausgeführt.

Nach 1945 folgte auch die SNCF dem von der Schweiz ausgehenden Trend mit laufachslosen Lokomotiven für höhere Leistung und Geschwindigkeit. Nach der Erprobung 4- und 6achsiger Versuchslokomotiven wurden ab 1952 die Co'Co'-Serienlokomotiven (CC 7100) und ab 1957 die Bo'Bo'-Serienlokomotiven (BB 9200) in Dienst gestellt (Tabelle 1). Bekannt wurden diese Lokomotiven durch die bereits erwähnten Weltrekordfahrten im März 1955. Lokomotiven der Co'Co'-Ausführung wurden auch von den niederländischen Eisenbahnen (NS) und von den spanischen Eisenbahnen (RENFE) beschafft. Die SNCF stellte jedoch nahezu zwei Jahrzehnte lang keine 6achsigen Lokomotiven mehr in Dienst, sondern gab der 4achsigen den Vorzug. Die Tradition der Bo'Bo'-Lokomotiven wurde nach der Baureihe BB 9200 durch die ersten Gleichstromlokomotiven mit Einmotordrehgestellen (Monomoteur) BB 9400 Anfang der 60er Jahre fortgesetzt. Diese Entwicklung geht auf die 1935 beschaffte 2D2 5301 ex PO 703 zurück, die zwei Fahrmotoren besaß, von denen jeder zwei durch Zahnräder gekuppelte Achsen antrieb. Die Achsanordnung war nicht 2'Do 2', sondern 2'B B 2'. Fünf weitere Lokomotiven dieser Ausführung wurden ab 1942 geliefert. In den letzten zwanzig Jahren wurden von den SNCF nur noch Lokomotiven mit Monomoteur-Drehgestellen in Dienst gestellt.

Bei den Serienlokomotiven der 60er Jahre wurde ein mit den Wechselstromlokomotiven der SNCF weitgehend übereinstimmender Fahrzeugteil gewählt. So entspricht z. B. die BB 9200 der Wechselstromlokomotive BB 16000 und diese wiederum den Zweisystemlokomotiven BB 25 100 und BB 25 200, die BB 9400 entspricht der BB 16 500, aus der die Zweisystemlokomotive der Reihe BB 25 500 entwickelt wurde. Mit der weiteren Entwicklung der Leistungselektronik eröffneten sich Möglichkeiten für eine einheitliche Konzeption des elektrischen Teils der Zweisystem-, Wechselstrom- und Gleichstromlokomotiven, was von den SNCF bereits frühzeitig genutzt wurde. Nach dem Baukastenprinzip entwickelte man Lokomotivgrundtypen, die durch Weglassen bzw. Hinzufügen bestimmter Ausrüstungsteile die Variante für das jeweilige Stromsystem ergeben. Begonnen wurde 1964 mit der Zweisystemlokomotive BB 25 500, die ohne Gleichstromteil die Wechselstromlokomotive BB 17 000 und umgekehrt die Gleichstromlokomotive BB 8 500 ergibt. Der Fahrzeugteil ist aber bei allen drei Ausführungen nahezu gleich. Das gleiche Prinzip

Tabelle 1: Technische Daten ausgewählter Gleichstromlokomotiven für 1,5 kV

Bahnverwaltung	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	NS	NS
Baureihe	2D2 5500	BB 8100	BB 9004	CC 7100	BB 9200	BB 9400	CC 6500	1000	1200
1. Baujahr	1926	1947	1954	1952	1957	1960	1968	1948	1951
Anzahl	50	171	1	56	90	135	74	10	25
Achsanordnung	2'Do 2'	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Co'Co'	Bo'Bo'	B'B'	C'C'	(1A) B (A1)	Co'Co'
Treibraddurchmesser	(mm)	1400	1300	1250	1250	1020	1140	1550	1100
Laufabbruchmesser	(mm)	—	—	—	—	—	—	—	—
Länge über Puffer	(mm)	17780	12930	16200	18922	16200	14400	20190	16220
Gesamtachsstand	(mm)	—	8950	12400	14140	10400	15206	11890	—
Dienstmasse	(t)	132/141	92	80	107	78/82	60	114	100
Reibungslast	(kN)	816	938	816	1092	796/836	612	1163	710
Höchstgeschwindigkeit	(km/h)	130/140	105	140	160	160	120	220/100	160
Dauerleistung	(kW)	2880	1870	—	3490	3628	2135	—	2800
Stundenleistung	(kW)	3120	2350	3400	3730	3820	2300	5800	3310
Anfahrzugkraft	(kN)	—	143	—	—	—	206	205/440	177

wurde auch bei den neueren 4achsigen Lokomotiven BB 22 200 (Zweissystemlok), BB 15 000 (Wechselstromlok) und BB 7 200 (Gleichstromlok) angewandt.

Auf einer Reihe von Gleichstromstrecken der SNCF wurden die Zuglasten und Fahrgeschwindigkeiten immer mehr erhöht. Zur Ablösung der dort in Doppeltraktion fahrenden BB-Lokomotiven wurden ab 1968 wieder 6achsige Lokomotiven der Baureihe CC 6 500 beschafft. Auch diese Maschinen bilden mit der Wechselstromausführung CC 14 500 und mit der Zweissystemlokomotive CC 21 000 eine „Familie“. In die einheitliche Fahrzeugteilkonzeption wurde bei diesen Lokomotiven ferner noch die Diesellokbaureihe CC 72 000 mit einbezogen.

Die NS beschafften ihre ersten elektrischen Lokomotiven erst im Jahre 1948. Zuvor standen nur elektrische Triebwagen im Einsatz. Die Lokomotiven wurden aus Frankreich, aus der Schweiz und aus den USA bezogen. Vor einigen Jahren kaufte man Lokomotiven von den englischen Eisenbahnen (BR), die dort nicht mehr benötigt wurden. Zur Ablösung älterer Lokomotiven wurden in den letzten Jahren einige neuere ausländische Lokomotiven getestet. Es bestehen Pläne, eine Lokomotive für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit mit 4500 kW und mit Thyristor-Impulssteuerung zu beschaffen.

2.2.2. Lokomotiven für 3,0 kV Gleichspannung

Mitte der 20er Jahre führten die Italienischen Staatsbahnen (FS) Versuche mit 3,0 kV Gleichspannung auf der Strecke Benevento—Foggia in Süditalien durch.

Danach entschied man sich als erste Bahnverwaltung in Europa für dieses Gleichstromsystem. Die technische Entwicklung der Quecksilberdampf-Gleichrichter war so weit fortgeschritten, daß sie für diese Spannung einsetzbar waren. Für alle künftig zu elektrifizierenden Strecken südlich von Florenz, Bologna und Livorno kam daher das Gleichstromsystem in Anwendung, und für das bisherige Drehstromsystem 3,3 kV 162/3 Hz wurden nur noch einzelne Ergänzungs- und Verbindungsstrecken ausgebaut.

Im Jahre 1926 beschafften die FS die ersten vier Gleichstromlokomotiven der Baureihe E 625. Ihre Achsanordnung Bo'Bo Bo' war in Europa neu, und die dreifache Unterteilung einer 6achsigen Lokomotive wurde jahrzehntelang der Standard bei den FS. Erst Anfang der 70er Jahre ging man mit der E 666 zur Co'Co'-Ausführung über. Bei zwischenzeitlich beschafften Lokomotiven (E 636, 646 u. a.) waren auch die beiden mittleren Achsen in einem Drehgestell angeordnet.

Die elektrische Ausrüstung der italienischen Gleichstromlokomotiven entspricht mit der Reihen-, Reihenparallel- und Parallelschaltung der Fahrmotoren, den Anfahrwiderständen und der Feldschwächung dem als klassisch bezeichneten System. Durch die dreifache Unterteilung der Fahrmotoren 6achsiger Lokomotiven und durch die Anwendung von Doppel- oder Tandemmotoren wurden weitere Dauerfahrstufen möglich (Super-Parallelschaltung). Isolationsprobleme zwangen jedoch jahrzehntelang dazu, bei

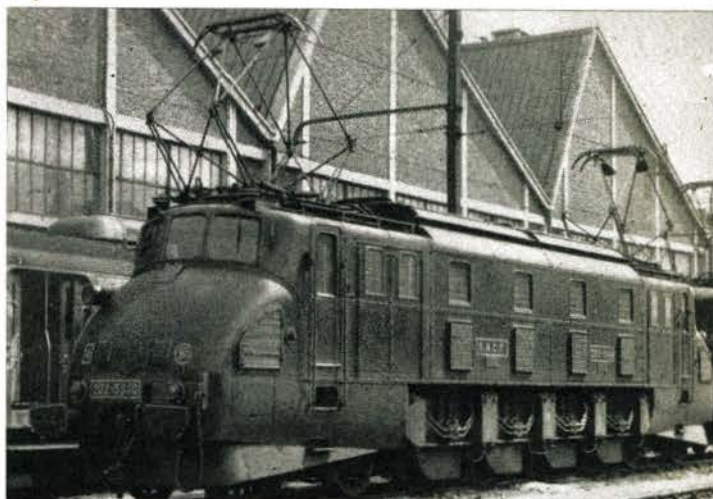


Bild 8 2'Do 2'-Lokomotive 5540, ex Po 540, der SNCF, erstes Baujahr 1938.



Bild 9 Co'Co'-Lokomotive 7139 der SNCF, erstes Baujahr 1952.

3,0 kV Fahrleitungsspannung ständig zwei Motoren in Reihe zu schalten.

Ab 1927 stellten die FS die aus der E 625 entwickelten Serienlokomotiven E 626 in Dienst (Tabelle 2), von der insgesamt 448 Exemplare gebaut wurden. Es ist eine robuste, anspruchslose Mehrzwecklokomotive und die in der größten Stückzahl gebaute elektrische Lokomotive vor 1945. Im Jahre 1964 gehörten davon noch 415 Lokomotiven zum Bestand der FS.

Tabelle 2: Technische Daten ausgewählter Gleichstromlokomotiven für 3,0 kV, Teil 1

Bahnverwaltung	FS	FS	FS	FS	FS	FS	FS	FS
Baureihe	E 626	E 428	E 636	E 646	E 444	E 444.005	E 656	E 666
1. Baujahr	1927	1934	1940	1960	1969	1973	1976	1973
Anzahl	448	242	469	210	113	1	210	1
Achsanordnung	Bo'Bo Bo' (2'Bo) (Bo2')	Bo'Bo'Bo'	Bo'Bo'Bo'	Bo'Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'Bo'	Co'Co'
Treibraddurchmesser	(mm) 1250	1880	1250	1250	1250	1250	1250	1250
Lauftraddurchmesser	(mm) —	1150	—	—	—	—	—	—
Länge ber über Puffer	(mm) 14950	19000	18250	18290	16840	16840	18290	21144
Gesamtachsstand	(mm) 11550	15900	—	—	11600	11600	13250	15700
Dienstmasse	(t) 93	130	101	110	80	84	120	115
Reibungslast	(kN) 750	800	1030	1120	816	857	1124	1173
Höchstgeschwindigkeit	(km/h) 95	130	110/130	145	225	200	160	200
Dauerleistung	(kW) 1890	2520	1660	3780	3760	4500	4200	5670
Stundenleistung	(kW) 2100	2800	1880	4320	4200	5500	4800	6300
Anfahrzugkraft	(kN) 173	—	285/210	290	—	245	235	325



Bild 10 C'C'-Lokomotive 6525 der SNCF, erstes Baujahr 1968

Mit weitgehend gleichen elektrischen und mechanischen Bauteilen wurden ab 1930 die 2'Co 2'-Schnellzuglokomotiven E 326 und von 1934 an die (2'Bo) (Bo 2')-Schnellzuglokomotiven E 428 in Dienst gestellt. Mit 2050 mm, später 1880 mm, Treibraddurchmesser sind es auffällige und imposante Lokomotiven. Die 6achsigen Lokomotiven wurden laufend weiterentwickelt und in mehreren Baureihen beschafft, die letzte E 656 ab 1974 (Tabelle 2). Mit insgesamt über 1400 Einheiten hat diese Lokomotivbaureihe den Hauptanteil am Ellokbestand der FS. Ihre Leistung wurde von 2100 kW auf 4800 kW und die Höchstgeschwindigkeit von 95 auf 160 km/h erhöht.

Bo'Bo'-Lokomotiven wurden von den FS erstmals 1943 beschafft, nämlich die Baureihe E 424. Sie fanden erst gegen Ende der 60er Jahre in den Hochleistungs- und Schnellfahrlokomotiven der Reihe E 444 einen Nachfolger. Diese Lokomotiven sind trotz ihrer hohen installierten Leistung noch mit einer klassischen elektrischen Ausrüstung ausgestattet, ausgenommen die E 444 005, 056 und 057. Diese erhielten in Vorbereitung der nächsten Lokomotivgeneration eine Thyristor-Impulssteuerung (*Chopper*), bei den E 444 056 und 057 durch zwei übliche Feldschwächungsstufen ergänzt. Die E 444 005 ist dagegen mit einer Impulssteuerung sowohl für die Veränderung der Motorspannung als auch für die Feldschwächung (Erregungsänderung) ausgerüstet. Diese Lokomotive hat eine beachtliche Leistung, die über der der bisherigen 6achsigen Lokomotiven liegt (Tabelle 2).

Die Jugoslawischen Eisenbahnen (JZ) bekamen 1945 mit 105 km Gleichstromstrecken der FS nordwestlich von Zagreb auch 18 FS-Lokomotiven der Reihe E 626, die als 361 bezeichnet werden. Die Gleichstromstrecken wurden immer mehr ausgebaut, und ab 1964 beschaffte man aus Italien

Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven der BR 362, die aufbauend auf den FS-Lokomotiven E 636 und 646 entstanden. Ab 1969 folgten von diesen abgeleitete Bo'Bo'-Lokomotiven der Baureihe 342. Im Jahre 1977 beschafften die JZ 39 C'C'-Lokomotiven mit Monomoteur-Drehgestellen sowie mit Wechselgetriebe für 75 und 125 km/h und mit einer Leistung von 2750 kW aus Frankreich.

Von der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (SNCB) wurde der elektrische Betrieb mit 3,0 kV Gleichspannung Mitte der 30er Jahre wie in den Niederlanden mit Triebwagen aufgenommen. Die ersten Lokomotiven beschafften die SNCB erst im Jahre 1949. Es wurden nur Bo'Bo'-Lokomotiven in Dienst gestellt, die bis auf drei alle in Belgien gebaut wurden. Die leistungsfähigsten sind die Lokomotiven der Baureihe 26, die in Anlehnung an die französische Entwicklung Monomoteur-Drehgestelle haben (Tabelle 3). Bei der Zunahme der Zugförderungsaufgaben reichten die Bo'Bo'-Lokomotiven nicht mehr aus, und so wurden zur Ablösung der Baureihe 23 in Doppeltraktion zwischen Brüssel und Luxemburg ab 1975 Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe 20 beschafft. Diese haben wieder einen Einzelachsenantrieb und sind mit einer Thyristor-Impulssteuerung für die Spannungsregelung und Feldschwächung ausgerüstet. Damit sind es die ersten Serienlokomotiven für 3,0 kV Gleichspannung mit einer solchen Steuerung.

Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) begannen 1952 mit der Fernstreckenelektrifizierung und verfügen mit etwa 6800 km bereits über ein beachtliches Streckennetz für den Betrieb mit 3,0 kV Gleichspannung. Sie setzten Bo'Bo'- und Co'Co'-Lokomotiven ein, die anfangs aus verschiedenen Ländern, unter ihnen auch der DDR, importiert wurden. Ab 1957 begann die polnische Industrie mit dem Bau elektri-

Tabelle 3: Technische Daten ausgewählter Gleichstromlokomotiven für 3,0 kV, Teil 2

Bahnverwaltung	JZ	JZ	SNCB	SNCB	PKP	PKP	CSD	SZD	SZD	SZD
Baureihe	362	342	26	20	ET 22	ET 40	E 499.0	CS 2	WL 10	CS 200
1. Baujahr	1964	1969	1964	1975	1969	1976	1953	1962	1967	1975
Anzahl	50	40	30	25		30		304		3)
Achsanordnung	Bo'Bo'Bo'	Bo'Bo'	B'B'	Co'Co'	Co'Co'	Bo'Bo'+ Bo'Bo'	Bo'Bo'	Co'Co'	Bo'Bo'+ Bo'Bo'	Bo'Bo'+ Bo'Bo'
Treibraddurchmesser	(mm) 1250	1250	1170	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250
Länge über Puffer	(mm) 18400	15840	17250	19500	19240	34420	15600	18920	32840	33080
Gesamtachsstand	(mm) 13700	11100	11050	14500	13800	28710	11500	13000		
Dienstmasse	(t) 110	76	82,5	111	120	164	80	123	184	152
Reibungslast	(kN) 1120	775	842	1130	1224	1673	816	1255	1877	1550
Höchstgeschwindigkeit	(km/h) 120	120	130	160 ¹⁾	125 ²⁾	100	120	160	100	200
Dauerleistung	(kW) 2900	2000	2230	5130	3000	4080	2030	3708	4600	8000
Stundenleistung	(kW) 3400	2280	2360	5400	3120	4680	2344	4200	5360	8400
Anfahrzugkraft	(kN) 259		235	320	300	490		360		

1) für 220 projiziert

2) wahlweise 160

3) 2 Prototypen

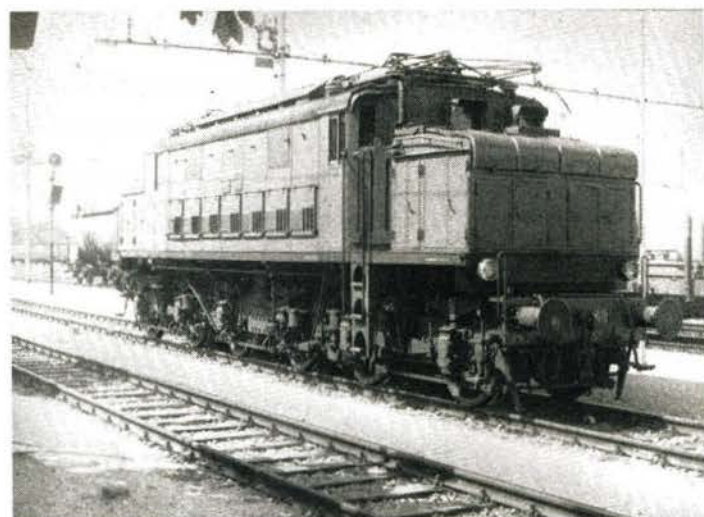


Bild 11 Reihe 626 der FS. Achsfolge Bo'Bo' Bo', aufgenommen am 15. April 1974 in Villa Opicina.



Bild 12 Bo'Bo'-Lokomotive E 444.001 der FS, erstes Baujahr 1967.

Bild 13 Bo'Bo' + Bo'Bo'-Lokomotive WL 10-094 der SZD, zuerst 1967 gebaut.
Fotos: Archiv Verfassers (5), Nowosa (1)



scher Lokomotiven, der Bo'Bo'-Lokomotive EU 07 nach englischer Lizenz und der Co'Co'-Lokomotive ET 21 nach eigenen Entwürfen, die heute den Hauptanteil der PKP-Ellok, stellt. Ihr folgte 1969 die weiterentwickelte Baureihe ET 22 (Tabelle 3). Für schnellfahrende Züge wurden ab 1970 die 1961 von Skoda gelieferten 30 Bo'Bo'-Lokomotiven EU 05 von 125 auf 170 km/h Höchstgeschwindigkeit umgebaut. Für den schweren Güterverkehr aus dem schlesischen Kohlenrevier nach den Häfen an der Ostsee wurden 1976 ebenfalls von Skoda 30 Bo'Bo' + Bo'Bo'-Lokomotiven ET 40 an die PKP geliefert, denen anschließend eine weitere Serie folgt. Jeder Teil dieser Doppellokomotive ist selbständig betriebsfähig. Alle Lokomotiven der PKP haben eine klassische elektrische Ausrüstung.

Bo'Bo'- und Co'Co'-Lokomotiven werden auch von den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) eingesetzt. Die Entwicklung der sämtlich von Skoda gebauten Lokomotiven begann Anfang der 50er Jahre mit der Bo'Bo'-Baureihe E 499.0 (Tabelle 3), deren mechanischer Teil auf Lizenzen der SLM-Winterthur (Schweiz) beruht. Alle Lokomotiven haben eine klassische elektrische Ausrüstung. Die Stundenleistung der Bo'Bo'-Lokomotiven beträgt 2340 kW, die der Co'Co'-Lokomotiven 2800 oder 3000 kW, die Höchstgeschwindigkeiten 90 bzw. 120 km/h.

Die von Skoda für die ČSD gebauten Lokomotiven waren auch für Lieferungen an die sowjetischen Eisenbahnen (SZD) die Grundlage, die 1959 mit Bo'Bo'-Lokomotiven Tsch 1 begannen, später gefolgt von der Tsch 3. Es folgte 1962 die Co'Co'-Lokomotive Tsch 2 (Tabelle 3), die in einer Anzahl von mehreren Hundert von den SZD beschafft wurde und ab Nr. 305 eine elektrische Widerstandsbremse erhielt. Zwei der Lokomotiven wurden für 210 km Höchstgeschwindigkeit gebaut, und eine Weiterentwicklung für 6300 kW und 200 km/h befindet sich in der Entwicklung. 1975 wurden die ersten Bo'Bo' + Bo'Bo'-Lokomotiven Tsch 200 mit 8000 kW und für 200 km/h an die SZD geliefert. Die SZD verfügen derzeit mit etwa 25 000 km über das größte mit 3,0 kV Gleichspannung betriebene Bahnnetz der Welt.

- Die erste in der Sowjetunion gebaute elektrische Lokomotive für den Fernverkehr wurde am 16. November 1932 in Betrieb genommen, es war eine Co'Co'-Lokomotive der Baureihe WL 19 mit einer Leistung von 1500 kW. Ihr folgte ab 1938 die weiterentwickelte 2400-kW-Lokomotive WL 22. Nach dem Kriegsende 1945 begannen der Wiederaufbau und anschließend der Ausbau der elektrischen Zugförderung. Im Jahre 1947 erfolgte die Lieferung der ersten Co'Co'-Lokomotiven WL 22 M, einer verbesserten Ausführung der letzten Vorkriegsbaureihe. Ihr folgte Anfang der 50er Jahre die Baureihe WL 23 mit 3100 kW. Für die steigenden Anforderungen hinsichtlich Zugkraft und Geschwindigkeit wurden 1957 die ersten Bo'Bo' + Bo'Bo'-Lokomotiven WL 8 mit 4200 kW Stundenleistung und für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit beschafft. Dieser Lokomotivtyp wurde in den vergangenen zwanzig Jahren ständig weiterentwickelt und durch die Baureihen WL 10 und WL 12 abgelöst. Die ab 1974 beschaffte WL 12 hat eine Stundenleistung von 6040 kW, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und 184 t Dienstmasse. Aus ihr wurde eine dreiteilige Ausführung entwickelt, die BR WL 11, deren Prototyp ab 1976 erprobt wird. Von den einzelnen Baureihen betreiben die SZD große Stückzahlen, nämlich über 1000, teilweise sogar 1500 Lokomotiven. Die elektrische Ausrüstung ist im wesentlichen noch in klassischer Gleichstromtechnik ausgeführt.

Versuchsweise wurde 1966 eine WL 8 mit einer Thyristor-Impulssteuerung, wahlweise für 3,0 oder 6,0 kV Gleichspannung ausgerüstet (WL 8 V-001). Diese Lokomotive wurde auf einer Kaukasusstrecke erprobt und war 11 000 km ohne Beanstandungen in Betrieb. Anschließend fanden Versuche auf der für 6,0 kV umgerüsteten Strecke Gori—Tschnivali der Kaukasusbahn statt. Über eine serienmäßige Anwendung der modernen Steuerung ist bisher noch nichts bekannt.

Fortsetzung folgt

Wismars erste Eisenbahn und die frühere Waggonfabrik Wismar

Eine Betrachtung anlässlich des 750. Stadtjubiläums

Im Jahre 1229 erhielt der Marktflecken Wissemmer das Stadtrecht zugesprochen. Die sich hier entwickelnde Siedlung, durch Seefahrt und Handwerk schnell angewachsen, gewann in der Hansezeit eine außerordentliche Bedeutung. Die Stadt hatte im 14./15. Jahrhundert etwa 5000 Einwohner. 1648 fiel Wismar bis 1803 an Schweden, und mit einem Pfandvertrag für 100 Jahre geht es dann unter mecklenburgische Oberhoheit zurück. Handel, Gewerbe und Verkehr belebten sich unter der kapitalistischen Industrialisierung.

Als Friedrich List im Jahre 1833 seine Pläne für die Schaffung eines deutschen Eisenbahnnetzes vorlegte, fanden damals diese zukunftsorientierten Gedanken wenig Widerhall. Der List'sche Entwurf ließ Mecklenburg unberücksichtigt, da es nicht dem ebenfalls von ihm vorgeschlagenen Deutschen Zollverein beigetreten war. Das mußte aber die Seestädte Wismar und Rostock hart treffen, wenn die Nachbarstädte Lübeck und Stettin Endpunkte eines bedeutenden Fernverkehrsliniennetzes werden sollten. So entstand in den Kreisen der Wismarer Handelsbourgeoisie der Gedanke, dem zuvorzukommen. Eine eigene Bahnlinie von Wismar zur Elbe bei Boizenburg mit Anschluß an das Hannoversche Bahnnetz und damit an das preußische in Magdeburg sollte den aus dem Binnenland nach Skandinavien und Rußland zielenden Geschäftsleuten den Warenverkehr an den Hafen Wismar heranzuführen.

Im Frühjahr 1835 trug der reformfreudige Bürgermeister

Haupt die Angelegenheit dem Rat vor und berief eine Kommission, die sich alsbald „Verein zur Beförderung der Anlage einer Eisenbahn durch Mecklenburg“ nannte. Als die erwartete Mitarbeit Rostocks in diesem Verein nicht zustande kam, erfolgte am 22. Februar 1836 dessen Umbenennung in ein „Comitee zur Einleitung und Beförderung der Anlage einer Eisenbahn von Wismar nach Boizenburg“.

Dieses trug sein Vorhaben der Großherzoglichen Regierung von Mecklenburg-Schwerin vor und erhielt innerhalb zweier Tage die Zusage des Großherzogs, daß er geneigt sei, einer sich für den fraglichen Zweck bildenden Aktiengesellschaft das Privilegium zur Anlage einer Eisenbahn zu erteilen. So wurden bereits 1836/37 die Vermessungsarbeiten für die Trasse Wismar—Boizenburg vorgenommen. Durch den Machtwechsel in Hannover und infolge Einmischungsversuchen Preußens, das Mecklenburg seine Meinung aufzwingen wollte, kam aber das Projekt zum Erliegen. Hannover verlangte die Ablehnung der preußischen Bahn von Berlin nach Hamburg, Preußen zwang daraufhin Mecklenburg zum Rücktritt vom Vertrag mit Hannover.

Schließlich unterbreitete Wismar 1844 den Kompromißvorschlag, eine Bahn von Wismar über Schwerin nach Hagenow zu bauen. Nach den Verhandlungen mit der Regierung in Schwerin sollte Wismar aber nur einen Nebenanschluß einer nach Rostock über Waren führenden Trasse erhalten. Diese Lösung lehnte Wismar ab. Erst nach weiteren



Bild 1 Der Bahnhof Wismar von der Gleisseite um 1930. Im Bild eine der 5 hier beheimateten bad. Vlc, DR — BR 75¹⁰ und eine G 7, BR 55⁰⁶

Bild 2 Hafenatmosphäre in Wismar um 1910



Bild 3 Maßskizze der meckl. T 1, (Nr. 501 — 504)

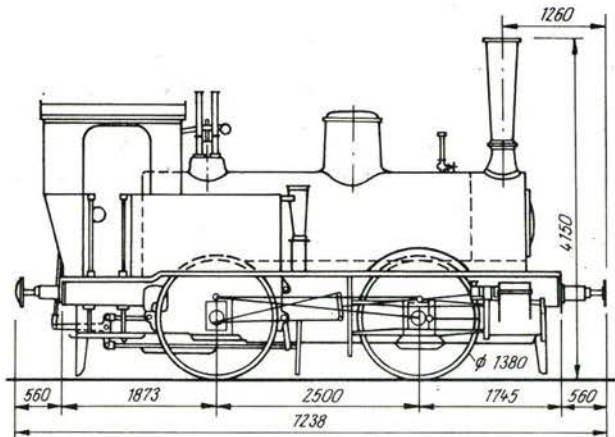




Bild 4 Eine 103 (ex V 36) ist heutzutage noch in Wismar anzutreffen. Links im Hintergrund der Güterschuppen, in den früher mittig 2 Gleise führten. Das sichtbare frühere Einfahrtstor 2 ist mit x gekennzeichnet



Bild 5 Teilansicht der 1882/84 gebauten Anlagen für den Lokomotivdienst

streitigen Verhandlungen konnte 1845 mit dem Bau der Strecke Hagenow—Schwerin begonnen werden. Die „Schwerin — Wismarsche Eisenbahn-AG“ durfte anschließend auf der 1836 abgesteckten Trasse ihre Bahn bauen. Wegen Materialbeschaffungsschwierigkeiten verzögerte sich die Inbetriebnahme, und so konnte erst am 12. Juli 1848 der Verkehr aufgenommen werden. Wegen des bestehenden politischen Sonderstatus kam die organische Fortführung der Strecke nach Rostock nicht zustande.

Der Bahnhof Wismar entstand auf dem eingeebneten Gelände der ehemaligen Stadtbefestigungsanlagen (Stadtmauer, Bastionen, Wassergräben), das der Rat der Stadt für den Bahnbau unentgeltlich zur Verfügung stellte. Zur Betriebseröffnung der Bahn waren noch nicht alle Gebäude fertiggestellt. Alten Berichten ist zu entnehmen, daß im Oktober 1847 der Materialschuppen und das Cyanisierungsgebäude (Anlage zur Teerabscheidung bei der Koks Brennerie) standen, der Lokomotivschuppen unter Dach und der Güter- und Wagenschuppen im Bau waren. Das mit 28 500 Talern veranschlagte Empfangsbäude wurde erst 1857 fertig. Zur Betriebseröffnung wurde behelfsweise der Wagenschuppen eingerichtet.

Das stetig steigende Personen- und Güteraufkommen untermauerte schon anfängliche Meinungen, die besagten, daß der Bau zu gering bemessen war. Das erste Anschlußgleis zum Alten Hafen wurde ab 1853 über den Bahnhofsvorplatz verlegt.

Durch die Betriebsführung auf der Rostocker Bahn ab 1883 kamen Erweiterungsbauten des Empfangsgebäudes erneut ins Gespräch. Dieser Umbau (der erste) begann 1892, wobei der Eingang auf die nördliche Giebelseite des Baues verlegt und in einem neuen Vorgebäude (heute Expresgutabfertigung) eine neue Empfangshalle geschaffen wurde. Der gleichzeitig verlegte Bahnhofsvorplatz erhielt eine Droschkenvorfahrt, Abstellplätze für Privatwagen und gartenbaulich gestaltete Freiflächen.

Als jedoch das dritte Gleis vor (westlich) dem Empfangsgebäude angelegt werden sollte, wurden 1898 die Errichtung eines Fußgängertunnels und ein weiteres Vorgebäude geplant, aber erst 10 bis 15 Jahre später wurden die Bauarbeiten beendet. So steht das eigentliche Empfangsgebäude inmitten von Anbauten und Erweiterungen zwischen den Gleisanlagen mit einer unzureichenden Bahnsteiganlage. Markante Punkte wurden so bereits damals gesetzt: die Bahnübergänge von der Poeler und der Rostocker Straße im Zuge der späteren F 105 (seit den 60er Jahren durch die Hochstraße geschlossen) sowie der Lokomotivschuppen mit dem Wasserturm.

Der Bahnhof Wismar besaß als Endpunkt einer Eisenbahnlinie lediglich eine Stationsschlosserei, die wir heute als Lokbahnhof bezeichnen würden. Das Bw wurde erst am 1. Januar 1893 gegründet. Die Lokomotiven suchten die Anlagen nur zu Restaurationszwecken auf, unterhalten

wurden sie aber in Schwerin. Bis zur Jahrhundertwende waren Tenderlokomotiven der Mecklenburger Gattungen T 0, T 1 und T 3 alltäglich, später kam die T 4 (BR 91.19) hinzu. Von Schwerin her fuhren die Reisezüge zu jener Zeit mit den 1B-Maschinen der Gattung P 1 (meckl.), von R. Hartmann in Chemnitz/Sa. gebaut. Diese ab 1864 im Dienst befindlichen Lokomotiven wurden erst mit dem Einsatz der P3-Lokomotiven nach der Jahrhundertwende ausgemustert.

Den Güterzugdienst versahen bis 1908 ebenfalls von Hartmann ab 1864 gebaute C-Kuppler der Gattung G 2, von 1892 an gesellten sich G 3, ab 1906 G 4 und bald auch G 5-Maschinen hinzu, die sich an die preußischen Regelbauarten anlehnten. Im Zugdienst nach Rostock waren bis 1910 T1-Lokomotiven von Egestorff, Hannover, 1884 gebaut, eingesetzt. Das besondere dieser 2achsigen Lokomotiven mit einer Länge von 7,238 m war der Raddurchmesser von 1380 mm.

Diesem Kapitel Eisenbahngeschichte bis etwa zur Jahrhundertwende soll nun die Geschichte der früheren Waggonfabrik Wismar folgen.

Im Sommer 1894 gründete der Reeder Heinrich Podeus, der damals den gesamten Holz- und Kohlehandel im Wismarer Hafen beherrschte, zusammen mit seinem Sohn, dem Ingenieur Paul Podeus, eine „Eisenbahnwagenbauanstalt“. Waren hier anfangs 70 Arbeiter beschäftigt, so stieg deren Zahl bis 1898 auf 450. Um die Jahrhundertwende wurden hier jährlich etwa 500 Eisenbahnwagen aller Arten hergestellt, die an die mecklenburgischen Eisenbahnen und an die K. P. E. V. geliefert wurden.

Nach dem Tode des Geschäftsgründers im Jahre 1906 erfolgte die Umbenennung des Unternehmens in „Waggonfabrik G. m. b. H.“. Ein seßhafter, gut ausgebildeter Arbeiterstamm trug wesentlich zu dem sich entwickelnden guten Ruf der Firma bei.

1908 hatte der Betrieb rund 1000 Beschäftigte. In „Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“, Bd. II-1911, wird die überaus moderne technische Ausstattung des Werks hervorgehoben. Im Jahre 1911, etwa mit dem Beginn des Baues von Straßenbahnwagen wird der Firmenname in „Wagenbau AG“ (WAG) geändert. Als Spezialität waren die Salon-, Schlaf- und Speisewagen der Wismarer Waggonbauer wegen ihrer hervorragenden Qualität vor dem ersten Weltkrieg in ganz Europa bekannt. Die extensiv erweiterte Produktion erfaßte dann auch bald den Bau von Schiffs- und Landmaschinen, von Last- und Personenkraftwagen und von elektrischen Maschinen.

Noch während des Kriegs, Ende 1917, wurde die Waggonfabrik durch Aktienankauf vollständig von der damaligen Waggonleihanstalt Berlin übernommen, die sich in „Eisenbahnverkehrsmittel AG“ (EVA) umbenannte. Mit mehr als 1000 Wagen war sie das größte Waggonleihunternehmen

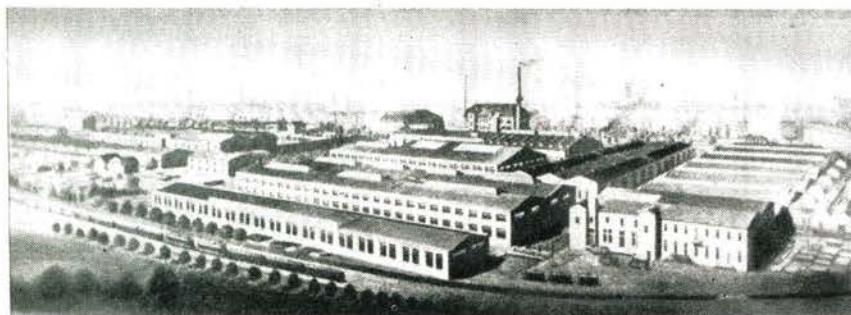


Bild 6 Die Anlagen der Waggonfabrik Wismar um 1920

Bild 7 Schienenbus Typ E der Waggonfabrik Wismar (1939) hier im Einsatz auf der Prignitzer Kreiskleinbahn

Fotos: Verfasser (5)
Klaus Kiepert (1)

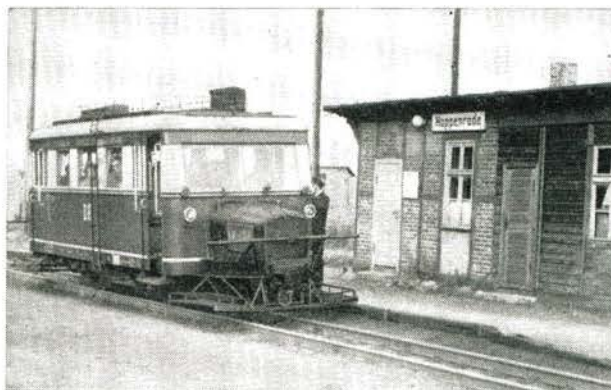
Europas, das vornehmlich Schlaf- und Speisewagen, Kessel- und Kühlwagen vermittelte.

Nach dem Weltkrieg 1914/18 setzte eine große Erweiterung aller Waggonfabriken ein, weil die von Deutschland an die Siegermächte als Reparation abzuliefernden 150 000 Wagen ersetzt werden mußten. Die Werkhallen wurden durch neue, größere ersetzt, die, ohne die laufende Produktion zu stören, einfach über die alten hinweggebaut wurden. Ab 1922 wurden in Wismar erste Spezial-Kühlwagen entwickelt und gebaut, deren Prototyp auf der „1. Deutschen Fischereimesse“ eine Goldmedaille erhielt.

Während der Inflation brach der *Podeus-Konzern* zusammen und wurde vom *Kalm-Konzern* aufgekauft. Dieser setzte etwa 3000 Arbeiter auf die Straße, ließ die Arbeitsplätze demontieren und verschleuderte die technische Ausstattung der Motoren- und Autofabrik ins Ausland. Die Belegschaft der Waggonfabrik (1600) wurde um 1/3 reduziert.

In den Jahren der Stabilisierung der Wirtschaft ließen die Wismarer Waggonbauer die Fachwelt wieder aufhorchen. Neben der Produktion von Spezialfahrzeugen für Benzin und Erdölprodukte gehörten zum Produktionsprogramm Autotransportwagen und verschiedene Triebwagentypen mit dieselmechanischem Antrieb, die die der *AEG* mit Elektroantrieb übertrafen. Auch Autobusse (eine Großserie ging 1927 in die Sowjetunion) und Straßenbahnen wurden gebaut. Mit etwa 1000 Arbeitskräften produzierte der Betrieb im Jahre etwa 2500 Güter- und 300 Reisezugwagen. Die „Leichttriebwagen“ erhielten den Namen „Wismarschienenbusse“, die in 6 verschiedenen Grundvarianten für alle Spurweiten der Deutschen Reichsbahn und der Privatbahnen gebaut wurden. Die großen Schnelltriebwagen erreichten mit ihren 310 kW (420 PS)-Maybachmotoren eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

Ein besonderes Augenmerk schenken die Waggonbauer



schon damals der Materialökonomie und der Fertigungstechnologie, indem sie die Erkenntnisse der Ingenieurakademie (heute Ingenieurhochschule), an der auch eine Reihe eisenbahntypischer Fächer unterrichtet wurde, anwandten. So kam es frühzeitig zum Einsatz der Leichtbauweise und moderner Schweißverfahren.

Das Ende der Wismarer Waggonbauindustrie kündigte sich schon Mitte der 30er Jahre an, da die faschistischen Machthaber die guten Fachkenntnisse der Belegschaft für die Vorbereitung des zweiten Weltkriegs durch den Bau von Kriegsfahrzeugen mißbrauchten. Nach der Befreiung vom Hitlerfaschismus sind diese Betriebe und Einrichtungen in der Hand der Arbeiterklasse und gehören seit 1947 der 1946 gegründeten Matthias-Thesen-Werft an. Die letzten Schienenfahrzeuge verließen etwa 1949/50 das Werk, es waren meist Wiederaufbauten kriegszerstörter Straßenbahnwagen der Nahverkehrsbetriebe Stralsunds, Rostocks und Schwerins.

Eine H₀-Anlage

Obwohl sich Schmalspurmodelle eigentlich einer recht großen Beliebtheit erfreuen, veröffentlichen wir Bilder von diesen im Verhältnis zu solchen von Regelspur-Modellbahnanlagen nur selten. Nun, der Grund dafür ist leicht zu finden: Leider wurde vor einigen Jahren die Produktion von Schmalspurbahn-Modellen der ehem. Firma *Herr* in Berlin eingestellt, und ein neuer größerer Hersteller sprang bisher noch nicht in diese Lücke ein. Damit ist zwar gewiß die Nachfrage vorhanden, doch kann der potentielle Bedarf nicht gedeckt werden. Eigentlich doch recht schade um die im Vorbild und ebenso auch im Modell so beliebte Schmalspurbahn! Vielleicht nimmt sich doch einmal das Kollektiv der Erzeugnisgruppe „Modellbahnen...“ diese Sache zu Herzen?!

Unser Leser, der jetzt 29jährige Ingenieur im Brandschutz und gelernte Dampflokschlosser, Herr *Helmut Siegel* aus Neundorf, ist ein so Glücklicher, der noch eine *Herr*-Schmalspurbahn sein eigen nennt. Er kaufte diese, also das

rollende Material, schon zu einer Zeit, als er zwar schon unser Leser war und sich theoretisch mit der Modellbahn befafte, nämlich vor über 10 Jahren. Doch erst vor etwa 2 Jahren fand er endlich eine Gelegenheit zum Aufbau einer betriebsfähigen Anlage. Platzmangel herrscht bei ihm aber nach wie vor, so konnte er eine kleine Anlage von 1750 mm × 1100 mm, die nur im Winter betrieben werden kann, vorsehen. Und da kam ihm die frühere Wahl der Nenngröße H₀ gerade recht.

Die Gleisanlagen sind in einer geschlossenen Streckenführung, die an den beiden Längsseiten verläuft, verlegt. An der einen Längsseite befindet sich der Bf. „Reifland“, in dem eine weitere Strecke in offener Streckenführung abzweigt und zum Endbahnhof „Wernersgrün“ führt. Dort liegt noch ein Anschlußgleis, das ein Sägewerk an die Bahn anbindet. In „Reifland“ sind ein Lokschuppen sowie eine kleine Ladestraße vorhanden. Natürlich sind sämtliche Strecken, dem Vorbild entsprechend, eingeleigt.