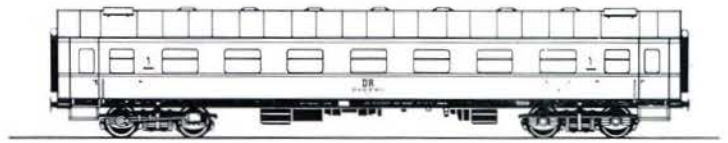


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

NOVEMBER

11/74

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1974 · Berlin · 23. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Helmut Kohlberger	
XXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb – wieder eine gute Leistungsprüfung	321
Seine dritte TT-Heimanlage	325
Rolf Steinicke	
Eine Lanze für den „Rasenden Roland“ ..	326
Helmut Kohlberger	
Neuheiten von der Leipziger Herbstmesse '74	328
Achim Delang	
Sozialistische Hilfe auf der GHE	330
Hansjürgen Bönicke	
Aus der Geschichte der Eisenbahn (6)	
Die erste Untergrundbahn (London 1860)	331
Georg Kerber	
Brücken auf Modellbahnanlagen (Teil 2, Schluß)	334
Wolfgang Scholz	
Straßenbahnbetrieb zwischen Dresden und Freital eingestellt	335
Streckenbegehung: Geschwindigkeitstafel und Eckentafel	336
Mitteilungen des DMV	337
Wolfgang Bahnert	
Bauanleitung für die elektrische Güterzuglokomotive der BR 250 der DR, Nenngröße H0 (Schluß)	338
Wissen Sie schon?	342
Lokfoto des Monats: Schmalspur-Tenderlokomotive BR 99 463 der DR, 750 mm Spurweite	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt ..	344
Gottfried Köhler	
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Diesellok Baureihe 210 der DB	345
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

„Rasenden Roland“ nennt der Volksmund die Rügener Schmalspurbahn, auf unserem Bild bei Sellvitz aufgenommen. Mehr darüber lesen Sie in diesem Heft.

Foto: Rolf Steinicke, Gotha

Titelvignette

Text siehe Heft 10/1974

Rücktitelbild

Jürgen Standare aus Wolfen nahm mit diesem Modell des Bw „Waldheim“ am diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerb in Dresden teil und errang in der Gruppe C:H0 den 1. Preis.

Foto: Horst Riederer, Eichwalde bei Berlin

REDAKTIONSBEIRAT

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

REDAKTION

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

HERAUSGEBER

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze
Lizenz-Nr. 1151
Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 6,- M,
Sonderpreis für die DDR 3,- M
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Ma-
nuskrifte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige
Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der
Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen
in der deutschen Bundesrepublik sowie
Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin
52, Eichborndamm 141-167, der örtliche
Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen
von Sojuspechatj bzw. Postämter und
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos,
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb,
Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava,
Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul.
Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex,
P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische
Gesellschaft für den Export und Import von
Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong
Heung Dong Pyongyang. Albanien: Nder-
merija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-
lichkeiten nennen der BUCHEXPOR, Volks-
eigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und der Verlag.

XXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb — wieder eine gute Leistungsprüfung

In diesem Jahr fand der nunmehr schon XXI. Internationale Modellbahnwettbewerb wiederum einmal in unserem Lande statt. Und das hatte seinen guten Grund: Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR hielt bekanntlich zum gleichen Zeitpunkt seinen 3. Verbandstag in Dresden ab. Deshalb hatten die befreundeten Verbände der ČSSR, der Ungarischen Volksrepublik und der VR Polen sowie unser DMV beschlossen, diese Veranstaltung in den Rahmen des Verbandstages einzubeziehen, zumal dabei noch weitere Modellbahn-Ausstellungen stattfanden.

Es beteiligten sich in diesem Jahre insgesamt 131 Modellbauer mit 184 Modellen aller möglichen Kategorien. Die Verteilung auf die Länder sieht dabei wie folgt aus:

a) **Teilnehmer**

DDR 104
ČSSR 25
VRP 2
131

b) **Modelle**

DDR 148
ČSSR 34
VRP 2
184

Interessant ist ferner, daß auch 4 Damen mit von der Partie waren, Jugendliche nahmen insgesamt 10 teil, und zwar 8 aus der DDR und 2 aus der ČSSR. Gegenüber den Vorjahren war auch die Anzahl der Kollektive höher, es waren insgesamt 9, davon zwei Jugendkollektive, sämtlich aus der DDR.

Bleiben wir gleich noch bei einigen statistischen Angaben. Die Jury konnte 53 Preise verleihen, die sich wie folgt aufteilen:

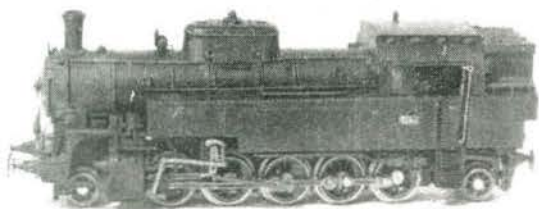
Preis	1.	2.	3.	Anerk.	Sonderpr.	Σ
ČSSR	8	3	5	2	—	18
DDR	9	12	5	5	4	35
Σ	17	15	10	7	4	53

Man kann also wiederum feststellen, daß die ČSSR, wie in allen Jahren, beständig und auch mit gutem Erfolg an den Internationalen Modellbahnwettbewerben teilnahm, während sich nun schon seit mehreren Jahren kein ungarischer Modellbahnfreund mehr zum Leistungsvergleich stellt. Was die VR Polen anbetrifft, so muß man berücksichtigen, daß dort der Eisenbahnmodellbau noch nicht so weit fortgeschritten ist. Die internationale Jury setzte sich aus folgenden Herren zusammen:

Vorsitzender: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger (DDR)
ČSSR: Dipl.-Ing. Dezider Selecky
Bořivoj Gryc
VR Polen: Dipl.-Ing. Tadeusz Dąbrowski
Waldemar Ney
Ungarische VR: Dipl.-Ing. Zoltan Razgha
Dipl.-Ing. Imre Kabók



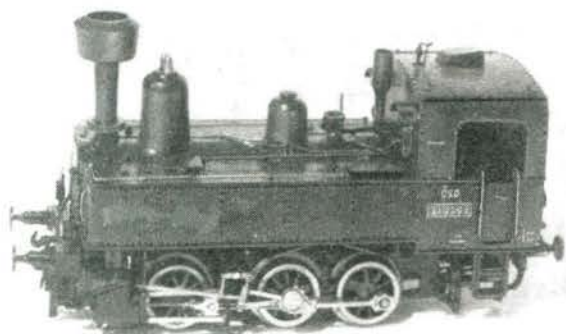
Bild 1 Die internationale Jury prüft gewissenhaft jedes Fahrzeug auf der Prüfanlage



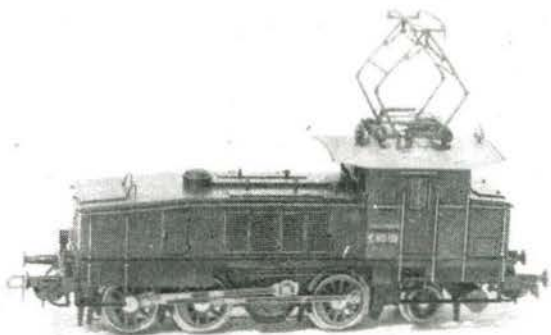
2



4



3



5

XXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb

Bild 2 V. Polivka baute diese BR 524.1 der ČSD, erster Preis in der Gruppe A 1/HO

Bild 3 Miroslav Višek, ebenfalls aus der ČSSR, bekam für die BR 310 den zweiten Preis in A 1/HO



6



7



8

Bild 4 Heinz Kohlisch nahm sich eine historische VIII vZ zum Vorbild und errang den zweiten Preis in A 1/HO

Bild 5 Günter Lehnert schuf eine E 60 in HO, das bedeutete für ihn ein dritter Preis in A 1/HO

Bild 6 Ebenfalls einen dritten Preis in dieser Gruppe holte sich Milan Burget mit dieser BR 387

Bild 7 D. Ladani bastelte diese ČSD-T 679 — unsere BR 120 —, für das Modell gab es den ersten Preis in A 1/TT

Bild 8 Ralf Uhlmann, ein Jugendlicher, erhielt für diese BR 52 in A 1/TT-J einen Sonderpreis

Bild 9 Wolfgang Köhler, Gruppe A 1/N, BR 58³⁰, erster Preis dieser Gruppe

Bild 10 Beachtlich wiederum das Z-Modell von Christian Spindler, eine BR 69, Sonderpreis in A 1/Z

Bild 11 Horst Winkelmann holte mit einer BR 199 in A 1/HO_e + HO_m den ersten Preis

Bild 12 Peter Eickel nahm in Gruppe A 2/HO teil, sein Lohn für diese BR 75031 der erste Preis

Bild 13 Eine BR 56 in Gruppe A 2/TT, also ein Umbau, von Peter Tiersch, erster Preis der Gruppe

Bild 14 Und hier eine BR 38 in A 2/N, gebaut vom Kollektiv Klaus Grosche/Peter Behrens, ein Anerkennungspreis

Bild 15 In A 2/HO_e + HO_m eine elektrische Grubenlok von Ad.-Dieter Lenz, erster Preis in dieser Gruppe



9

10



Betrachten wir uns jetzt einmal die Modelle, die ihren Erbauern einen Preis einbrachten.

Wir beginnen mit der Gruppe A 1 (Selbstbau von Triebfahrzeugen). In A 1/0 hatte E. Domalip aus der ČSSR eine gut gelungene BR 434 der ČSD eingesandt, für die es 94,7 Punkte gab. Da es in dieser Gruppe nicht die für eine Preisverleihung erforderliche Anzahl Mindestteilnehmer gab, entschied sich die Jury für einen Anerkennungspreis.

Die Gruppe A 1/HO war relativ stark vertreten. Den ersten Preis holte sich hier V. Polivka (ČSSR) mit einer BR 524.1 der ČSD bei 97,0 Punkten. Zwei zweite Preise konnten vergeben werden, und zwar an Miroslav Višek (ČSSR) und Heinz Kohlisch (DDR). Der eine hatte eine ČSD-BR 310 (94,3 Pkt.) und der andere eine BR VIII vZ (93,5 Pkt.) eingesandt. Auch zwei dritte Preise wurden in dieser Gruppe verliehen. Einmal war es Günter Lehnert (DDR), der eine BR E 60 (92,7 Pkt.) gebaut hatte, und zum anderen Milan Burget (ČSSR) mit einer BR 387 und 92,8 Punkten.

Man muß also feststellen, daß trotz einer zahlenmäßigen „Übermacht“ an DDR-Modellen in dieser Gruppe die ČSSR-Modellbauer „mit der Nase vorn lagen“. Und nun zur Gruppe A 1/TT, die ebenso wie A 1/N wesentlich schwächer besetzt war. Den ersten Preis errang hier D. Ladáni (ČSSR) mit einer Diesellok vom Typ T 679.1 der ČSD (91 Pkt.), während Gerhard Knospe (DDR) sich mit einer BR 106 und 85,7 Punkten den zweiten Preis holte. In A 1/TT-J war auch der Jugendliche Ralf Uhlmann aus der DDR mit einer BR 52 vertreten. Er bekam für die sehr gute Arbeit einen Sonderpreis.

In der Gruppe A 1/N gingen beide Preise in die DDR. Wolfgang Köhler und Günter Schenke, beide keine Unbekannten mehr in dieser Sparte, errangen mit einer BR 58³⁰ (99 Pkt.) bzw. mit einer BR 01⁵ (95,2 Pkt.) den ersten bzw. den zweiten Preis. Die Domäne der Selbstbauer in dieser kleinen Nenngröße liegt also offenbar in unserer Republik.

Christian Spindler (DDR) erregt ja nun schon seit Jahren ein großes Aufsehen mit seinen hervorragenden Z-Modellen, die er schon viel länger in gekonnter Manier baut, als diese Nenngröße durch die Fa. Märklin bekannt wurde. In diesem Jahr war es eine BR E 69, die ihm einen verdienten Sonderpreis bei 98,2 Punkten brachte.

Auch die Schmalspurgruppen traten etwas mehr als sonst auf. So konnten in dieser Gruppe A 1/HO_e und HO_m sogar drei Preise vergeben werden. Alle drei errangen DDR-Modellbauer. Der erste Preis fiel an Horst Winkelmann für eine BR 199 (97 Pkt.), der zweite an Gerhard Knospe für eine BR 99 (92 Pkt.) und schließlich der dritte an Peter Lohs für eine BR 99 (85,5 Pkt.).

So viel zur Gruppe A 1. Kommen wir nun zu A 2 (Umbauten). In A 2/HO war ausschließlich die DDR siegreich, wie überhaupt sich jetzt immer mehr Modellbauer bei uns dem Umbau zuwenden. Peter Eickel hatte eine 75 031 eingesandt, sein Erfolg ein erster Preis (95,5 Pkt.). Eckard Franz stellte eine BR 92⁵ vor und bekam dafür den zweiten Preis (93 Pkt.). Dr. Fritz Näbrich hatte eine 01⁵ geschickt umgebaut und holte sich damit den dritten Preis (92,3 Pkt.). A 2/TT war besonders stark vertreten. Peter Tiersch (DDR) wurde erster Preisträger mit einer BR 56 (95 Pkt.), Klaus Kühne mit einer sÄ. 94er (89,8 Pkt.) zweiter, und den dritten Preis teilten sich Klaus Krahl (DDR) mit einer BR 80 (88,2 Pkt.) und M. Kratochvíl (ČSSR) mit einer BR 423 (88 Pkt.).

In A 2/N-K bekam das Kollektiv Klaus Grosche und Peter Behrens (DDR) — wir berichteten früher schon einmal über beide, der eine lernte den anderen an — für eine BR 38 und 83,8 Punkte einen Anerkennungspreis.

Auch die Gruppe A 2/HO_e und HO_m gab es dieses Mal. In ihr konnten sogar zwei Preise verliehen werden. Ad.-Dieter Lenz (DDR) war Preisträger Nr. 1 mit einer elektr. Grubenlok (92 Pkt.), und Günther Feuereißn (DDR) mit einer BR 99 (84 Pkt.) errang den zweiten Preis.



11



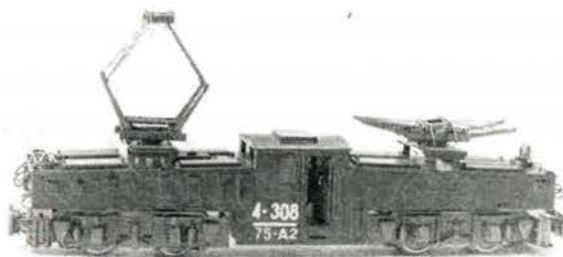
12



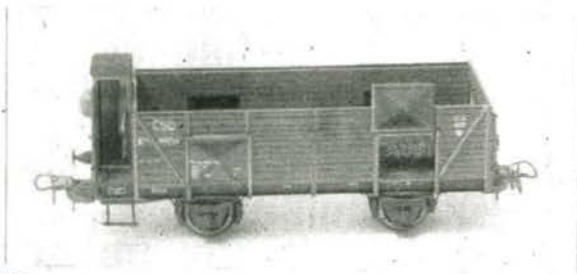
13



14



15



16

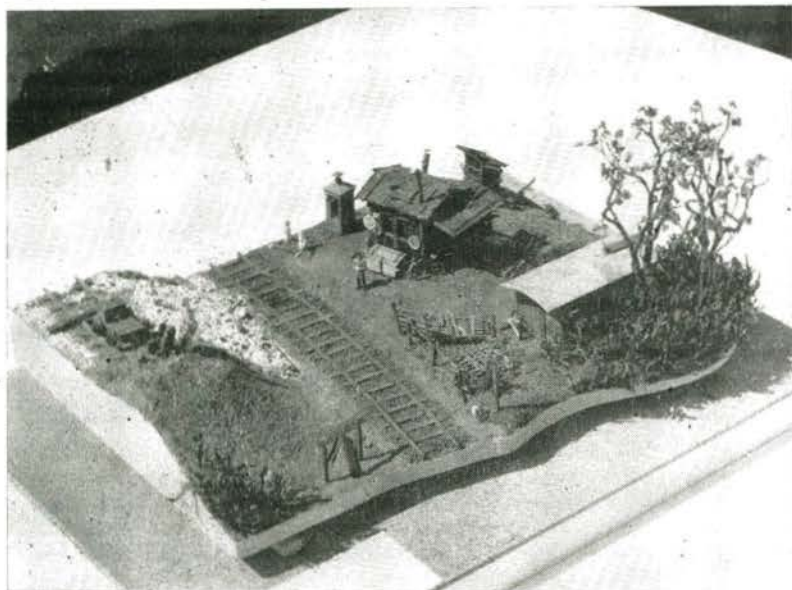
An Frisuren — Gruppe A 3 — wurde lediglich in A 3/HO dem Kollektiv Hans Werler/Alfred Löchel für eine BR 42 (94,4 Pkt.) ein Anerkennungspreis zugebilligt. Die Gruppen B (schienengebundene Fahrzeuge ohne Antrieb) und C (eisenbahntechn. Hochbauten) sollen in diesem Bericht etwas knapper behandelt werden. Insgesamt erhielten in diesen beiden Gruppen ČSSR-Modellbauer 10 Preise (5 erste, 2 zweite, 2 dritte, 1 Anerkennungspreis, während an die DDR 3 erste, 3 zweite, ein Sonderpreis und ein Anerkennungspreis fielen.

Bemerkenswert war in diesem Jahr die Gruppe D (Funktionsmodelle). Sämtliche Modelle dieser Gruppe wurden preisgekrönt. E. Jifík (ČSSR) wurde Sieger mit einer Bw-Anlage, der zweite Preis wurde aufgeteilt an das Kollektiv Klaus Drobek/Michael Sellmer (DDR) für einen Schlackeaufzug und an Harry Becker (DDR) für eine

Waggonkippanlage. Beide Funktionsmodelle waren hervorragend in ihrer Gestaltung und Funktion. Auch der dritte wurde ebenso an zwei Teilnehmer gleichwertig vergeben. D. Ladáni (ČSSR) und Bernd Haberland (DDR) bekamen ihn für eine Drehscheibe bzw. für eine Signalbrücke.

Eine besondere Beachtung in Gruppe D und damit einen Sonderpreis fand eine Arbeit des Kollektivs Prof. Dr. Harald Kurz und Karl-Heinz v. Hausen (DDR). Hierbei handelt es sich um die Austüfelung, um nicht zu sagen Erfindung, einer Hohlachse, mit deren Hilfe das laufkritischste Fahrzeug durch alle Gleisfiguren anstandslos fährt. Besonders Fahrzeuge mit großem Achsstand, die sonst leicht entgleisen, werden dadurch betriebssicher gemacht. In der Gruppe E gab es für Joachim Kaddatz (DDR) und Dieter Mangelsdorf (DDR) noch einen ersten Preis bzw. einen Anerkennungspreis.

Zieht man ein Resümee aus diesem XXI. Internationalen Modellbahnwettbewerb, so kann man sagen, daß die Qualität der Selbstbau-Triebfahrzeugmodelle in der ČSSR stark verbessert wurde, daß zahlreiche neue Modellbauer auf Anhieb einen Preis errangen, aber andererseits mancher jahrelange Sieger enttäuscht wurde. Es kann also gar keine Rede mehr davon sein, daß nur einige wenige „Stars“ auf Preise abonniert seien. Auf jeden Fall war auch dieser XXI. ein voller Erfolg und guter Leistungsvergleich.



17



18

Bild 16 M. Hochman (ČSSR), Gruppe B 1/HO, erster Preis für diesen 0-Wagen

Bild 17 René Novotny (ČSSR) baute diesen Haltepunkt in HO, dafür gab es in C/HO den ersten Preis

Bild 18 Ein hervorragendes Funktionsmodell in Gruppe D war diese Waggonkippanlage von Harry Becker, Anerkennungspreis in D

Fotos: Horst Riederer, Eichwalde bei Berlin

Seine dritte TT-Heimanlage

Unser Leser Manfred Nebe aus Leipzig schreibt uns, daß er nach dem Aufbau zweier TT-Anlagen nunmehr diese 3,05 m x 1,03 m große TT-Heimanlage sein eigen nennt.

Insgesamt 25 m Gleis wurden darauf verlegt und 11 Weichen eingebaut. Die Sicherungsanlagen bestehen aus 9 Signalen und 2 Schranken an Wegübergängen, 3 Transformatoren speisen das Gesamte.

Es handelt sich bei dem Gleisplan um eine eingleisige Hauptstrecke in geschlossener Streckenführung. Zwei Bahnhöfe liegen an dieser Hauptbahn.

Durch eine Vollautomatik können jeweils 5 Züge gleichzeitig verkehren.

Interessant ist ferner, daß diese TT-Anlage in einen Klappkasten montiert ist, der mit derselben Tapete wie das Zimmer versehen wurde. So stört bei Betriebsruhe die Anlage überhaupt nicht das häusliche Milieu der Familie.

Übrigens ist Ehefrau Nebe mit sehr viel Verständnis sogar mit von der Partie: Sie leistete gute Hilfe bei der Landschaftsgestaltung.

Erfreulich, in letzter Zeit in immer mehr zunehmendem Maße festzustellen, daß nicht nur Verständnis und Duldung unseres Hobbys bei den Frauen vorhanden sind, sondern daß sich viele Damen bereits selbst beim Aufbau, bei der Ausgestaltung und auch beim Betrieb von Modellbahn-Heimanlagen beteiligen.



Bild 1 Blick über die Gesamtanlage, die von einer sauberen Arbeit zeugt. Schade, daß noch keine Fahrleitung für den elektrischen Betrieb angeordnet ist, denn der Einsatz von Elloks bedingt sie nun einmal. Gewiß wird das aber noch im Plan der Familie N. enthalten sein.

Bild 2 Und so schaut die TT-Heimanlage aus, betrachtet man sie von der anderen Seite aus.

Bild 3 Auch dieses Bild gibt die gediegene Landschaftsgestaltung unter weitgehender Verwendung von Geländematten wieder. Im Hintergrund der kleinere Durchgangsbahnhof, der schon „im Gebirge“ liegt.

Fotos: Foto-Clauss, Leipzig

Eine Lanze für den „Rasenden Roland“

Eine Betrachtung zum 75. Jubiläum der Schmalspurstrecke Putbus–Göhren



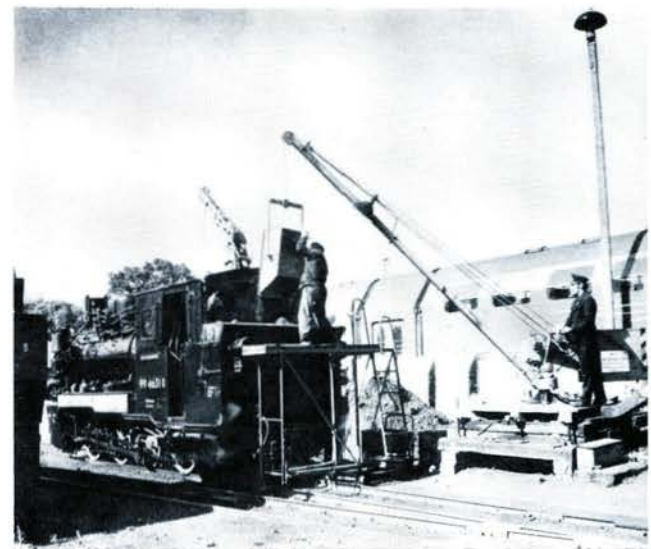
Bild 1 Auf schmaler Spur durch den Rügener Wald.



Bild 2 Und hier in Sellin am Wegübergang.

Bild 3 Ein abfahrtsbereiter Zug in Putbus.
Fotos: Rolf Steinicke, Gotha

Bild 4 Die kleinen Loks werden über eine Sturzbühne mit einem Kohlenhant bekohlt.



Der Urlaub im Ostseebad Binz ist vorüber, und der diesjährige „Sonnenschein auf Raten“ reichte immerhin aus, daß ein Dutzend Urlaubsfilme auf Auswertung warten.

Beim Betrachten der Negativstreifen wandern die Gedanken zurück — nein, nicht zu den vielen Nackedeis am Ostseestrand, die wurden nicht verewigt.

Aber hier, ein Schmalspurgleis im Bogen, dazu parallel ein schmaler Sandweg, „der „Bahnsteig“, ein Wartehäuschen aus Beton und Glas, Haltepunkt „Jagdschloß Granitz“, und aus dem Einschnitt kommend die 99 4631, hinter ihr ein paar Güterwagen für die Urlaubskoffer und dann Personenwagen, z. T. aus dem Sächsischen — der „Rasende Roland“.

Oder hier in Göhren, die 99er Mutterseelenallein, wartet auf Ablösung, die sie mit dem Nachmittagszug zurück nach Putbus bringen soll.

Ich saß auf dem Schwellenstapel dicht am Gleis und wartete ebenso wie die Lok auf die beiden „Schwarzen“, die jede gewünschte Auskunft freundlich gaben, und so hatte ich Zeit für ein paar besinnliche Minuten. Eigentlich siehst du noch ziemlich neu aus, liebe 99 4632, gerade ein paar Wochen aus der „L 7“ im Raw Cottbus, BT Görlitz, man sieht dir deine 60 Jahre fast gar nicht an. Na ja, die Strecke, auf der du fährst, ist ja noch älter, denn am 13. Oktober dieses Jahres feierten wir ihren 75. Geburtstag.

Den Streckenbau hast du ja nicht erlebt, als von 1895 bis zum 13. Oktober 1899 96,8 km Kleinbahnstrecke (750 mm-Spur) auf der Insel Rügen entstanden.

1883 hatte nämlich die Insel durch die Eisenbahnfahrverbindung über den Sund und die Strecke Altfähr—Bergen eine den modernen Verhältnissen entsprechende Festlandsverbindung erhalten, und die Seebadaktionäre waren an einer Weiterführung der Strecke bis zur Bäderküste stark interessiert. Die Herren Junker waren geteilter Meinung, die einen befürchteten die Landflucht ihrer Knechte, andere wollten Anschluß an das Normalspurnetz, an die große Welt, erhalten. Sicher ist dir das verschlungene Streckennetz aufgefallen, an jedem Hofe sollte nach Möglichkeit gehalten werden.

Entschädigungen für das benötigte Bahngelände haben jene Herren auch genug kassiert, nachdem sie sich eine ganze Weile geweigert hatten, ihr Land zum Bahnbau herzugeben.

Früher mußte sogar ein Salonwagen, der dem Hauptaktionär der Bahn, dem Fürst Malte von Veltheim gehörte, zum Schloß gezogen werden. Aber das ist ja nun lange vorbei!

Viel hat sich inzwischen auf der Insel verändert. Es kamen nach 1945 Menschen anderer Art und Herkunft und fuhren in deinen Wagen; Straßen wurden gebaut, Omnibusse und Lastkraftwagen belebten sie mehr und mehr und kreuzten deinen Weg.

Ja, ich weiß, deine Möglichkeiten wurden immer mehr eingeschränkt, die Strecken Altfähr—Garz mit 34,4 km Länge und die 37,8 km lange Strecke Bergen—Altenkirchen wurden stillgelegt, für den Reiseverkehr hatten sie keine Bedeutung mehr.

Der Oberbau hätte erneuert werden müssen, die Straßen boten günstigere Transportmöglichkeiten.

Nun verbleiben dir nur noch die 24,4 km zwischen Putbus und Göhren, das reicht aber auch aus für deine alten Tage.

Wenn wir als Eisenbahnfreunde auch über die Stilllegung der beiden Rügener Kleinbahnstrecken nicht gerade erfreut waren, deine Strecke gefiel uns doch am besten und entschädigte uns.

In schlaun Büchern steht zu lesen, daß deine Strecke zu den schönsten in unserer Republik gehört. Und wenn du

mich fragst, bist du mit deinen Wagen aus der Landschaft nicht mehr fortzudenken.

Richtig stolz sind wir auf dich, wenn du mit bis zu elf Wagen — und die sind oft ganz schön besetzt — durch die Granitz zottelst; viele Reisende kommen von weit hierher, nur um mit dir einmal zu fahren oder ein Porträt von dir zu machen. Auch ich habe dich oft porträtiert!

Viele Sorgen haben wir uns schon um dich gemacht, weil wir dich nicht gerne verlieren möchten. Ganz in der Nähe, in Alt-Reddewitz, haben wir in der „Kommission Eisenbahnfreunde“, die im DMV für so etwas verantwortlich ist, für dich gestritten, obwohl wir nur etwas empfehlen können. Du bist eben auch unwirtschaftlich, und der Kraftverkehr macht das billiger.

Aber da erzählt man sich, daß verantwortungsbewußte und erfahrene Menschen in der Bezirkshauptstadt Rostock noch den „Stein des Weisen“ für deine Strecke suchen.

Immerhin gehört sie zu den letzten ehemaligen schmalspurigen Privatbahnen und stellt somit gewissermaßen ein eisenbahngeschichtliches Denkmal dar.

Tüchtige Berliner Eisenbahnfreunde haben eine Geburtstagsbroschüre geschrieben, ich sah einige Entwürfe, sehr schön, muß ich sagen. Vieles ist darin über Entwicklung, Fahrzeuge und Strecke zu lesen.

Wir freuen uns auch, daß der Bezirksvorstand Greifswald eine festliche Sonderfahrt veranstaltete.

Ja, die Eisenbahnfreunde werden munter im Nordbezirk! Wenn wir dich schon behalten dürfen, bauen wir dir jedenfalls ein schönes Museum, in Binz Ost. Wir werden dich pflegen, uns dabei erholen, wichtige Beratungen dort durchführen oder junge Eisenbahner ihre Kräfte im Wissensstreit messen lassen.

Trotzdem sage ich dir ganz vertraulich, stehe ich ganz auf deiner Seite und möchte dich nicht missen. Selbstverständlich kann nicht jeder Eisenbahnfreund seine Lieblingseisenbahn behalten, wo kämen wir da hin, und so weltfremd sind wir Eisenbahnfreunde ja auch nicht!

Daher haben wir auch unserem Modellbahn-Redakteur gesagt, bringe nicht soviel über Museumsbahnen, der Minister weiß dann schließlich gar nicht, wie er entscheiden soll; über 300 km Schmalspurstrecken sind schon für erhaltungswürdig festgelegt, aber das bestimmt nicht wegen uns Eisenbahnfreunden.

Vielleicht treffen wir uns in zehn Jahren hier doch einmal wieder, du fährst nur noch zum Wochenende einen Sonderzug, vielleicht für den FDGB oder das Reisebüro. Du mußt wissen, daß dann viele Menschen nach dir Sehnsucht haben, weil sie nur noch Diesel- und Elloks kennen, sie kommen deinetwegen von weit her. Deine neuen Schwestern sind nun Dieselloks aus der befreundeten CSSR. Deine Wagen haben ihr Gesicht verändert, sie leuchten cremefarben und rot. Ihr Kanonenöfchen hat sich in ein modernes Ölheizgerät verwandelt.

Zwei Zugpaare fahren als beschleunigte Personenzüge. Der Anschluß an die Schnellzüge der Hauptstrecke klappt auf die Minute, in 45 Minuten sind die Urlauber in Göhren, die Feriengäste von Binz, Sellin und Baabe sind begeistert.

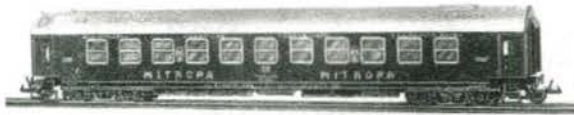
Im Kursbuch finden wir auf einer ganzen Seite eine großzügige Werbung für deine Strecke, für jeden unübersehbar. Aber ich kann dir das alles nicht versprechen, es existiert vielleicht nur in meiner Fantasie.

Da spuckte die 99 4632 auf einmal dicke Qualmwolken aus. Die Lok setzte sich vor den Zug, und nach wenigen Minuten qualmte der Schmalspurzug mit vielen frohen und winkenden Menschen an mir vorüber. Doch wie lange noch?

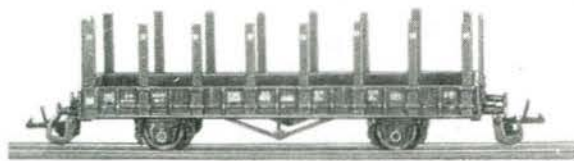


Neuheiten von der Leipziger Herbstmesse '74

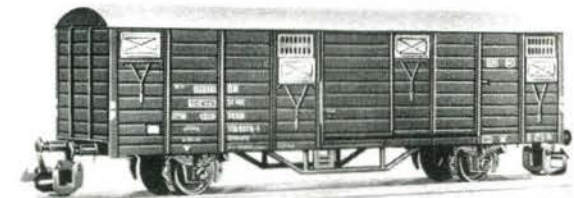
ING.-ÖK. HELMUT KOHLBERGER (DMV), BERLIN



1



2



3



4

5



Konnten wir von der Frühjahrsmesse '74 nur eine knappe Notiz bringen, so liegen die Dinge bei der Herbstmesse doch schon wesentlich anders. Natürlich wissen wir, daß viele Modellbahnfreunde beim Besuch im Petershof wieder einmal recht enttäuscht darüber waren, daß man kein neues Triebfahrzeug entdecken konnte, aber dennoch, so meinen wir, gab es für alle drei Nenngrößen gut ausgeführte und auch lange erwartete neue Modelle. Fangen wir mit den Fahrzeugen an. Der VEB Berliner TT-Bahnen stellte einen vierachsigen Schlafwagen in Mitropa-Ausführung aus, der sich gut in einen aus den bekannten Schnellzugwagen dieses Betriebs gebildeten Zugverband einreicht. Er ist von gleicher Qualität wie diese schon lange im Sortiment enthaltenen Schnellzugwagenmodelle.

Ferner wurde ein völlig neugestalteter Rungenwagen gezeigt, der gegenüber dem bisher erhältlichen viel besser ist. Die Rungen sind einzeln abnehmbar, so daß man dieses Fahrzeug auch als Ro-Wagen einsetzen kann. Damit in TT noch nicht genug, gab es noch eine weitere Wagen-Neuheit, und zwar die Nachbildung eines Glimms-Wagens der DR. Dieses Modell wurde darüber hinaus noch in zwei anderen Varianten vorgestellt, nämlich in gelber Farbgebung als schwedischer und in Tomatenrot als DB-Wagen. Dieser moderne Güterwagen, der bisher in HO und in N noch fehlt, wird den TT-Fahrzeugpark vieler Modellbahnfreunde bereichern. Die Beschriftung aller TT-Neuheiten ist lupenrein und entspricht der jetzt üblichen des Vorbilds.

In N hat der VEB K PIKO einen Wunsch Nr. 1 aus unserer großen Umfrage vom Februar dieses Jahres erfüllt: Das Güterwagen-Sortiment wurde um den lange ersehnten

Bild 1 Eine Messeneuheit vom VEB Berliner TT-Bahnen: Vierachsiger Schlafwagen der Mitropa, passend zu den Schnellzugwagen vom Typ Y

Bild 2 Und dieser neue TT-R-Wagen ist viel besser als der bisherige ausgeführt, die Rungen sind abnehmbar

Bild 3 Eine weitere Neuentwicklung in TT ist dieser moderne Glimms-Wagen der DR mit langem Achsstand. Er ist in drei Varianten erhältlich: als schwedischer Wagen in Gelb, als DB-Wagen in Tomatenrot und als DR-Fahrzeug in Rotbraun.

Bild 4 PIKO erfüllte mit diesem vierachsigen Kesselwagen in N einen Wunsch Nr.1 der N-Modellbahner. Vorerst wird es vier Versionen geben: zwei in Silber (DR und BP) und zwei in Gelb (Minol und Shell).

Bild 5 VERO brachte das EG „Bartmühle“ in Vollplasteausführung in Nenngröße HO neu heraus. Das Modell ist reichhaltig ausgestattet, so daß es jeder Kritik standhält.