

PA 9

32542

JAHRGANG 15

NOVEMBER 1966

11

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542  
A 4933 E



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



**11** NOVEMBER 1966 · BERLIN · 15. JAHRGANG

## Präsidium des DMV

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und Erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin – Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Hansotto Voigt, Dresden – Heinz Hoffmann, Zwickau – Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin – Johannes Weigel, Karl-Marx-Stadt – Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.) – Dipl.-Gw. Günter Mal, Berlin.

## Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichbornsdamm 141-167, und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj 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, Leningradská 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. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

	Seite
Im Petershof notiert .....	322
Gleisplan des Monats (H0) .....	327
L. Nickel	
Old-Timer-Bahn im Märchenland ....	328
V. Fischer	
Bauplan der elektrischen Personen- zuglok E 32 der DR .....	332
Dauerstrombetrieb bei Weichen- und Signalantrieben für Momentschaltung	334
Gleichmäßige Lokfahrt durch neuen Pitz-Weichenantrieb .....	334
Modellbahnlok-Steckbrief .....	335
Ing. H. Weber	
Eigentumsbezeichnungen und Strecken der Eisenbahnen in den USA .....	336
Ein Urlaubserlebnis .....	337
Mitteilungen des DMV .....	338
Wie soll es weitergehen? .....	339
Erste Bad Dürrenberger Modellbahn- ausstellung .....	339
Ing. K. Jünemann	
Dieselelektrische Schmalspurlokomo- tive Baureihe T 47 der CSD .....	340
Wissen Sie schon .....	342
100. Jahrestag der Polnischen Eisen- bahn .....	342
Buchbesprechung .....	342
Modelle aus Frankreich .....	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	344
Auch eine „Ellok“ .....	345
20 Jahre Pionier-Organisation in Un- garn .....	3. Umschlagseite
„Nachempfundenes“ ....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Zum 10jährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn Meißen im Jahre 1961 sind einige ihrer Mitglieder mit dem Aufbau der Jubiläumsanlage beschäftigt. In diesem Jahre feierte die AGM ihr 15jähriges Bestehen; sie wurde am 20. September 1951 gegründet (Näheres darüber im nächsten Heft).

Foto: Werner Ilgner, Marienberg

## Rücktitelbild

Aus OWO-Häusern besteht diese altertümliche befestigte Stadt.

Foto: M. Seidel, Olbernhau/Erzgeb.

## In Vorbereitung

Vom XIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1966 in Budapest  
Schaltungsbeispiele für transistorisierte  
Signalschaltungen

Kurioses und Besinnliches

## 50 JAHRE MITROPA

„Der Kunde ist König!“ sagte man früher, dachte dabei an sein Bankkonto und schuf schon damals dem Fahrgast beim Reisen Bequemlichkeit. Denn dazu gehört auch die Möglichkeit, während der Reise zu speisen und zu schlafen, sozusagen in „rollenden Hotels“. Heute sind die Speise- und Schlafwagen ein fester Bestandteil des Eisenbahnwesens. Welcher Beliebtheit sie sich erfreuen, ist nicht zuletzt an dem steigenden Umsatz der MITROPA zu erkennen.

Die MITROPA (Mittleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-AG) ist eines der größten gastronomischen Unternehmen in der Deutschen Demokratischen Republik. Es kann jetzt auf sein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Am 24. November 1916 – also mitten im ersten Weltkrieg – wurde es gegründet, und am 1. Januar 1917 nahm es bereits seinen Betrieb auf. Das Vorhaben seiner Gründung wurde erstmals in einer Denkschrift vom damaligen Königlich-Preußischen Minister für Öffentliche Arbeiten aus dem Jahre 1915 behandelt und begründet. Aus dieser und aus anderen der authentischen Literaturquellen geht eindeutig hervor, daß es den regierenden Kreisen jener Zeit vor allem darum ging, den Einfluß der früher besonders von Frankreich beherrschten Internationalen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (I. S. G.) in Deutschland und Europa zurückzudrängen. Der Krieg brachte günstige Bedingungen zur Durchsetzung dieses Zieles.

Der neueren Geschichte der MITROPA, die im Jahre 1945 mit einem verbliebenen Vermögenswert von etwa zwei Millionen DM<sup>1)</sup> und 108 Mitarbeitern begann, ist eine solche Zielstellung fremd. Heute unterhält die MITROPA mit den nach dem zweiten Weltkrieg zahlreich entstandenen nationalen Schlafwagen- und Speisewagen-Unternehmen friedliche Beziehungen. Während die Wagen der MITROPA heute auf den Strecken von 15 Staaten<sup>2)</sup> verkehren, laufen beispielsweise allein die Schlaf- und Liegewagen von 10 Unternehmen<sup>3)</sup> auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn.

Seit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik im Jahre 1949 hat sich die MITROPA – einer neuen Aufgabenstellung entsprechend – zu einem speziellen gastronomischen Betrieb für Reisendenbetreuung entwickelt, dessen Aufgabenbereich sich heute auf alle Verkehrsträger sowie auf die Verkehrs- und Erholungszentren erstreckt.

Im Jahre 1948 oblag der MITROPA die Bewirtschaftung in Schnell- und Eilzügen sowie in lediglich 12 Bahn-

hofsgaststätten. Bei einer Beschäftigtenzahl von 1258 Werk tätigen wurde ein Jahresumsatz von 14,1 Mill. DM erzielt. Im Jahre 1965 betrug der Gesamtumsatz bereits 484,1 Mill. MDN bei einer Mitarbeiterzahl von 13 850 und einem Frauenanteil von 70 Prozent, der in den folgenden Versorgungsbetrieben erreicht wurde:

4 Fahrbetriebe mit 67 Speisewagen und 73 Schlafwagen<sup>4)</sup> sowie diversen anderen Wirtschaftseinrichtungen; 314 Bahnhofsgaststätten; 405 Kioske; 5 Flughafenrestaurants; 16 Autobahnraststätten; 85 Schiffe der Weißen Flotte; 2 Fährschiffe; 1 Hotelschiff; 4 Hotels; 19 Friseursalons; 4 Bäder; 31 Toilettenbetriebe und 2 Wäschereien.

Zur weiteren Verbesserung der Reisendenversorgung ist bis 1970 die Aufstellung von 974 stationären Automaten vorgesehen, aus denen Kalt- und Heißgetränke, Speisen und Näschereien, Zigaretten und Hygieneartikel sowie gewechselt Geld bezogen werden können.

Das entscheidendste und wirkungsvollste Rationalisierungsvorhaben der MITROPA wird in den Jahren 1967 und 1968 mit dem Bau eines zentralen Speiseproduktionsbetriebes im Raum Berlin verwirklicht. In Assietten angerichtete Feinfrostmenüs können dann in zwei bis drei Minuten aufgetaut und gewärmt an den Gast verabreicht werden. Dieses Vorhaben wird insbesondere dazu beitragen, die während der Saison in Berlin um 300 Prozent über dem Durchschnitt liegende Leistungsspitze der Küchen besser abzufangen. Im Jahre 1967 werden ferner neue „Büfettwagen“ in Serie gefertigt und an Stelle der bisherigen Wirtschaftsabteile und Schnellzugküchen eingesetzt werden. Diese Wagen beruhen auf dem Prinzip der Selbstbedienung und entsprechen etwa den stationären Imbißstuben. Bis 1970 sollen 40 dieser Wagen beschafft werden.

Die Entwicklung der MITROPA in den nächsten Jahren läßt erwarten, daß sie den Anforderungen quantitativ und qualitativ in steigendem Maße innerhalb des gesamten Verkehrswesens gerecht werden wird. H. L.

<sup>1)</sup> Die durch den zweiten Weltkrieg erlittenen buchmäßigen Wertminderungen bzw. Verluste betragen etwa 33 Mill. DM

<sup>2)</sup> UdSSR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Jugoslawien, Schweden, Dänemark, Niederlande, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Italien, Schweiz und Österreich

<sup>3)</sup> MITROPA, BDZ, CFR, CSD, DSG, MAV, JZ, SZD, SJ und WARS

<sup>4)</sup> 5 Wagentypen: WLA, 16 Betten; WLA, 20 Betten; WLA, 22 Betten; WLAB Varia, 30 Betten und WLAB Reko, 30 Betten

# IM PETERSHOF NOTIERT

Im Heft 9/1966, Seite 257, konnten wir unseren Lesern bereits berichten, daß der VEB Piko drei neue Triebfahrzeuge auf der Leipziger Herbstmesse 1966 zeigt: in der Nenngröße H0 die Lokomotiven der Baureihen 55 und E44 und in der Nenngröße N die ČSD-Diesellok T 449 (Fotos siehe Heft 10/1966, dritte Umschlagseite). Alle drei Fahrzeuge sind von ausgezeichneter Qualität, ebenso der zweiachsige Rungenwagen in H0 und der Drehschemelwagen in N. Die H0-Lok BR 55 ist der Vorbild-Lok 55 3784 (ohne Laufachse) nachgebildet und soll noch in diesem Jahr jedoch ohne Beleuchtung in den Handel kommen. Wie uns außerdem bekannt wurde, beabsichtigt Piko, Anfang des Jahres 1967 eine neue H0-Kupplung herauszubringen, die sich mit allen anderen Kupplungen dieser Nenngröße kuppeln läßt. Wir sind auf die angenehme Überraschung gespannt. Für die Freunde der Nenngröße TT stellte Zeuke & Wegwerth KG folgende hervorragend gestalteten Fahrzeuge vor: die elektrische Güterzuglokomotive E94, die ČSD-Diesellokomotive T 435, den Selbstentladungswagen 00t, für den eine automatische Entladungseinrichtung vorbereitet wird, und der Güterzuggepäckwagen. Weiterhin wurde das Sortiment der Packungen erweitert und durch den Triebwagenzug „Courier“, den Elektro-Schnelltriebwagenzug „Transitus“ und den Schnelltriebwagenzug „Intourex“. Die interessante Schauanlage und die verschiedenen kleineren Funktionsanlagen waren auf dem Zeuke-Stand – die Firma belegt den Stand seit der Frühjahrsmesse 1966 – ständig dicht umlagert.

Bei der Firma Gerhard Schicht war als Neuheit der „Langenschwalbacher“-Wagen zu sehen, ein vierachsiger Nebenbahn-Personenwagen mit offener und geschlossener Bühne in der Nenngröße H0, der Anfang 1967 lieferbar sein wird. Als erster Betrieb der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör erhielt der Betrieb für den Schlafwagen WLAB 4g in der Nenngröße H0, der ebenso wie der Speisewagen schon zur Frühjahrsmesse als Neuheit vorgestellt wurde, das Gütezeichen „Q“. Diese Wagenmodelle sollen noch in diesem Jahr im Handel zu haben sein.

Bereits im Heft 9/1966 war es uns möglich, die neuen OWO-Modelle – dort unter dem Namen VERO, VEB

Vereinigte Spielwarenwerke Olbernhau – vorzustellen: den Haltepunkt „Unterwiesebach“ in H0, den Bahnhof „Tannenhof“ in TT, die Güterabfertigung in H0, die Landhäuser in TT und die Burgruine in H0. Die Firma Herbert Franzke KG brachte für die Freunde der Nenngröße N einen Lokschuppen, der noch in diesem Jahr in den Handel kommt, und den Bahnhof „Enzshofen“, der 1967 geliefert wird, heraus.

Die neuen Modelle des VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz sind bereits alle im Handel erhältlich: der Tiefladeanhänger TL 12 in H0, der Dumper „Perlini“ in H0 und der Trambus „Saviem SC 5“ in N, eine originalgetreue Nachbildung des gleichnamigen Fahrzeugs der französischen Firma „Saviem“.

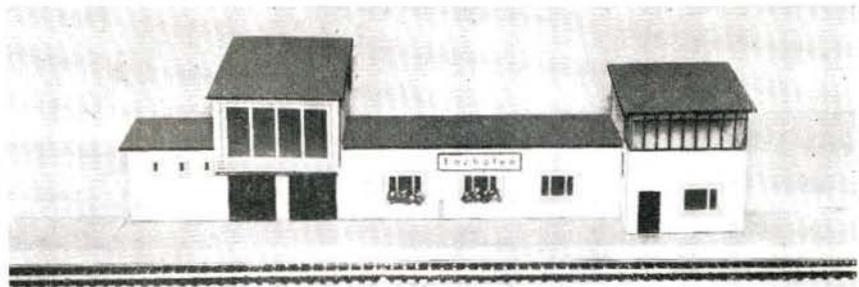
Eine neue H0-Modell-Kupplung aus Plaste und automatisch kuppelnd nach dem Vorbild von USA-Eisenbahnen offerierte die jugoslawische Firma „Mehantehnika“. Die englische Firma „Matchbox“ zeigte u. a. in ihrem großen Angebot an Modellfahrzeugen einen Viehtransportwagen und ein Spezialkipffahrzeug. Die Firma Faller brachte neben Zubehör für die Modelleisenbahn eine Autobahn-Anlage und Auto-Modelle für den besonders in Westdeutschland und Österreich verbreiteten „Auto-Motor-Sport“ im Modell mit nach Leipzig. Erwähnt sei noch das Außenhandelsunternehmen „Rasnoexport“ Moskau, das eine Spielzeuggbahn in der Nenngröße 0, bestehend aus Dieselloks, Personen- und Güterwagen, vorstellte. Die Bahn, die mit großer Geschwindigkeit fuhr, wobei die Züge vor gut leuchtenden Signalen zum Halten gebracht werden konnten, wird sicher den Kindern im „Vor-Modelleisenbahnalter“ viel Freude machen.

Insgesamt kann gesagt werden, daß die Herbstmesse den Modelleisenbahnern besonders im Hinblick auf die Frühjahrsmesse wieder eine größere Anzahl von Neuheiten gebracht hat. Ob sich der „Neuheitenrhythmus“ bei der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör – das Hauptangebot an Neuheiten würde also immer auf der Herbstmesse ausgestellt werden – langsam einbürgern wird, werden wir auf der kommenden Frühjahrsmesse 1967 weiter erkennen können. St



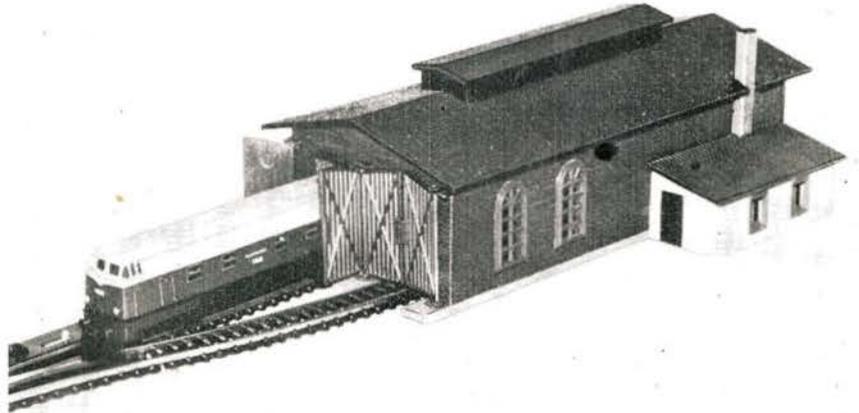
Bild 1 Messestand der Firma Zeuke & Wegwerth KG – Bereits zur Frühjahrsmesse 1966 hatte sich der Betrieb hier eingerichtet. Bei ihrem Rundgang im Petershof besichtigten soeben der Generalsekretär des DMV Helmut Reinert und die Sekretärin unserer Redaktion, Monika Petrick (Bild Mitte), die Auslagen

Bild 2 In der Nenngröße N zeigte die Firma Herbert Franzke KG den Bahnhof „Enzshofen“, der im Jahre 1967 in den Handel kommt



2

Bild 3 Auch dieser Lokschuppen für die Nenngröße N stammt von der Firma Franzke; er wird noch in diesem Jahre im Handel zu haben sein



3

4

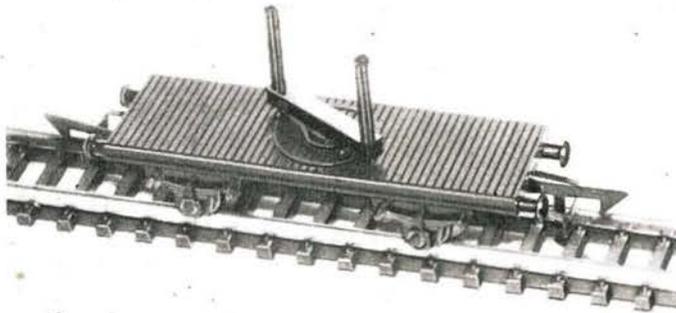


Bild 4 Drehschemelwagen des VEB Piko in der Nenngröße N

Bild 5 Für den Schlafwagen WLAB 4g in der Nenngröße H0, mit und ohne Innenbeleuchtung, mit deutscher und tschechischer Beschriftung erhielt die Firma Gerhard Schicht jetzt als erster Betrieb der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör das Gütezeichen Q. Der Wagen, der auch schon zur Frühjahrsmesse zu sehen war, ist ab sofort im Handel erhältlich

5

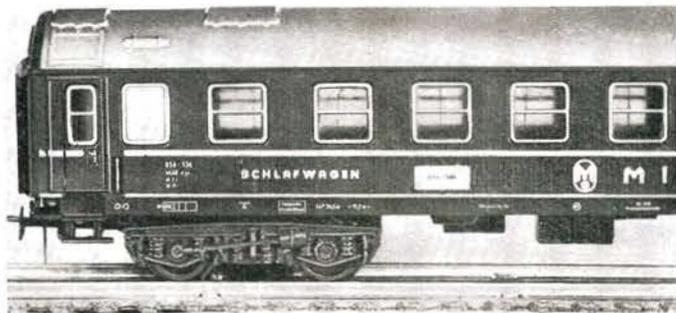


Bild 6 Ein Vorstadthaus von OWO wird als Baukasten geliefert. Das Modell zeigt die gute vorbildgerechte Detaillierung (siehe auch Heft 9/1966)

6





7

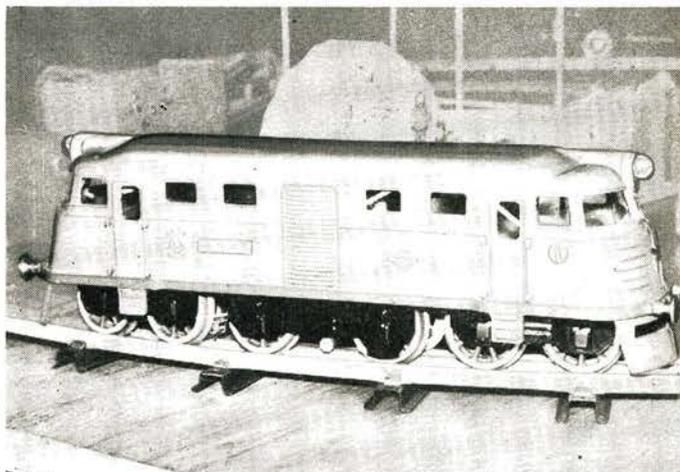
Bild 7 Ein Blick in die alte (OWO-)Stadt (siehe auch Rücktitelbild)

Bild 8 ПАЗНОЗКЧОПТ Moskau stellte diese Spielzeugeisenbahn für Dreileitersystem in der Nenngröße 0 aus. Mit großer Geschwindigkeit fahren die Züge ihre Runden. Vor den kräftig leuchtenden zugabhängigen Lichtsignalen wurden sie ab und an gestoppt

Bilder 9, 10 und 11 Die Firma Matchbox aus England brachte die Modelle der Spezialkippfahrzeuge bzw. des Pferdetransportautos mit nach Leipzig in den Petershof



9



8

10



11



Bild 12 Ausschnitt der gut gestalteten Messeanlage von Zeuke & Wegwerth KG

12



Bild 13 Zeuke-TT-Modell der elektrischen Güterzuglokomotive E 94. Vier Achsen sind angetrieben, die Räder zweier Achsen haben einen Haftbelag; der Strom kann durch Fahrleitung oder Schienen entnommen werden. Die beiderseitigen Lok-Spitzensignale werden bei Fahrtrichtungswechsel selbsttätig umgeschaltet. Zum Auswechseln der Kupplungen ist eine neuartige Vorrichtung vorhanden. Die Lok ist in Vollplasteausführung und hat eine LüP von 154 mm

13



Bild 15 Der TT-Güterzug-Gepäckwagen von Zeuke hat eine Länge über Puffer von 76 mm; der Wagenkasten ist grün und das Dach mit Aufbau grau

Bild 16 Der TT-Selbstentladungswagen OOT von Zeuke ist in Vollplasteausführung; die Achsen sind spitzengelagert; die Kupplungen haben eine neuartige Auswechselvorrichtung; die Länge über Puffer beträgt 108 mm. Zur automatischen Entladung des Wagens wird von der Firma ein besonderes Gleisstück vorbereitet

15

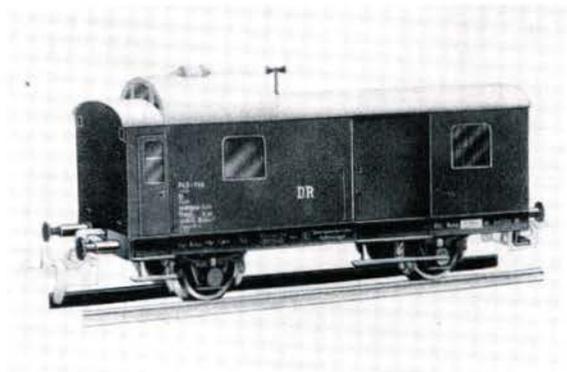
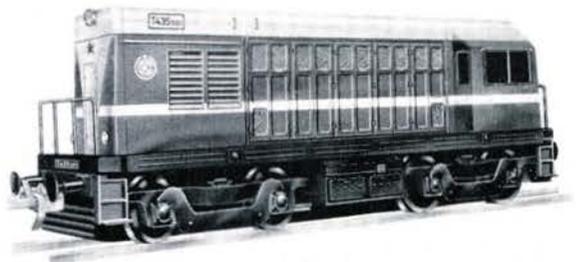


Bild 14 Beim TT-Modell der dieselelektrischen Lokomotive T 435.0 der CSD von Zeuke sind zwei Achsen angetrieben; an beiden Seiten befindet sich je eine automatische Kupplung; die Seitenfenster sind mit Styroflexfolie hinterlegt. Durch die tiefe Schwerpunktlage werden gute Laufeigenschaften erreicht; die Treibräder sind mit Haftbelag versehen; das Oberteil ist blau/hellgrau; die LüP beträgt 105 mm. Das Vorbild wird als V 75 bei der DR eingesetzt

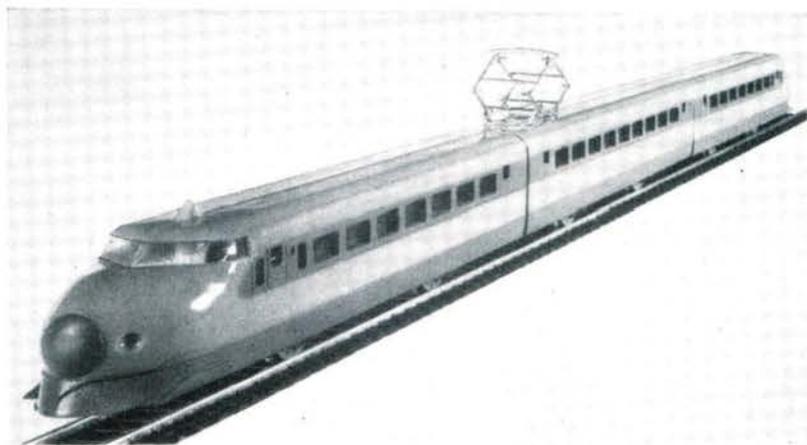
14



16

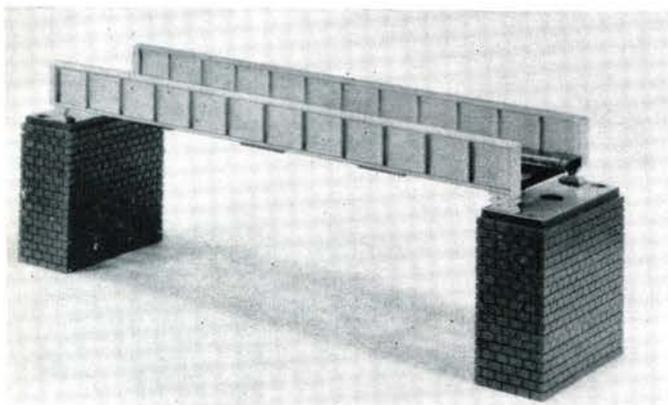


Bild 17 Der dreiteilige TT-Elektro-Schnelltriebwagenzug „Transitus“ mit Stromabnehmer, in den Farben grün/gelb, wird von Zeuke in einer modernen Geschenkpackung angeboten. Darin sind noch enthalten ein Gleisoval mit Anschlußgleis und ein Regeltrafo F 1. Die Länge des Zuges beträgt 39 cm

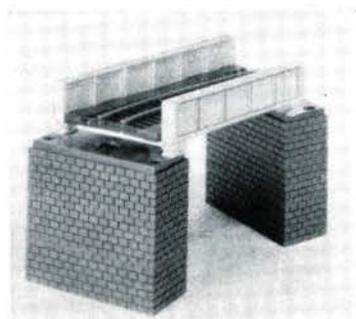


17

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin (9),  
Werkfoto (12)

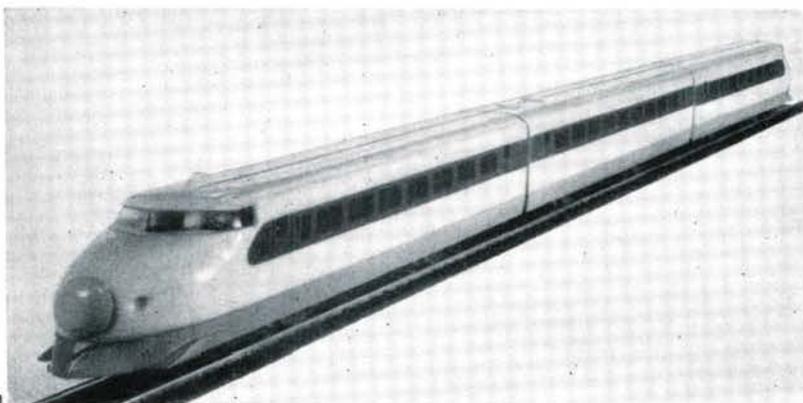


18



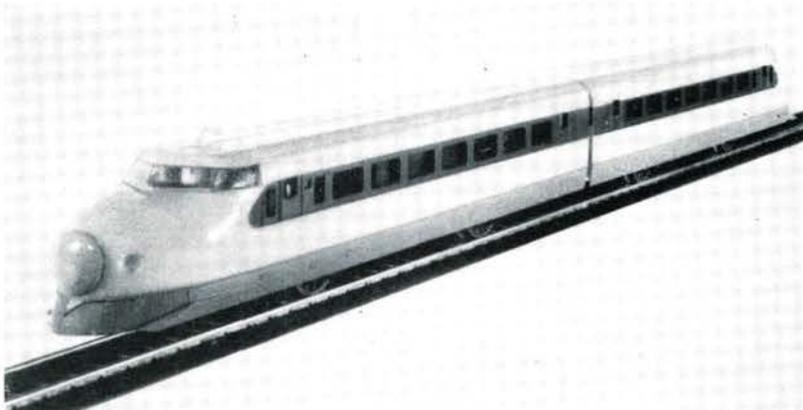
19

Bilder 18 und 19 Diese Brückenteile stammen aus dem Bausatz „Blechträgerbrücke“ von Zeuke & Wegwerth KG und wurden bereits zur Frühjahrsmesse ausgestellt. Die Länge des Teils für gerades Gleis beträgt 228 mm, für gebogenes Gleis 114 mm



20

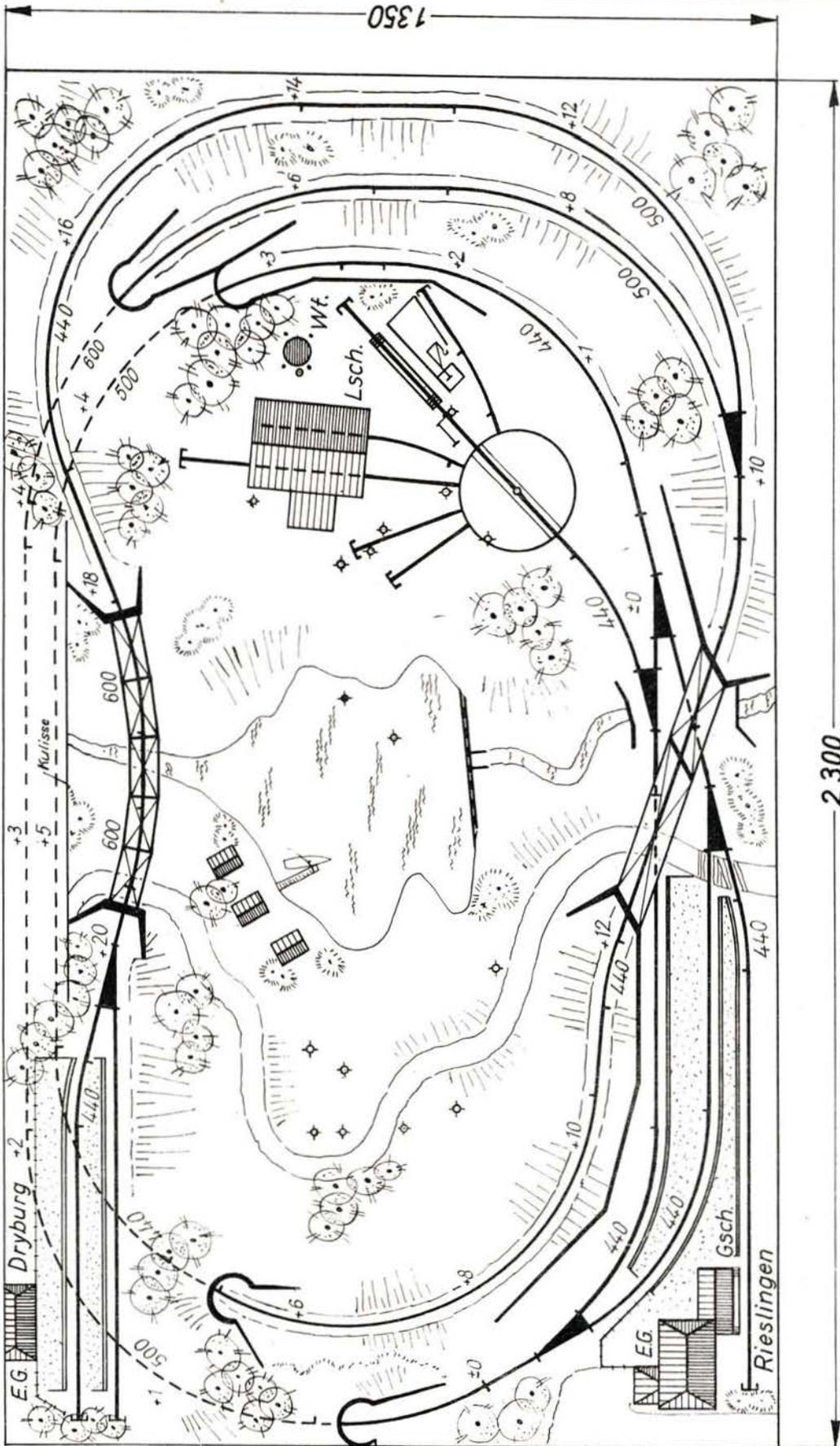
Bild 20 Der dreiteilige TT-Schnelltriebwagenzug „Intourex“ ohne Stromabnehmer, in den Farben weiß/blau, von Zeuke kann ebenfalls in einer Schaupackung bezogen werden, in der ein Gleisoval mit Anschlußgleis und ein Fahrpult für Batteriebetrieb enthalten sind. Die Länge des Zuges beträgt 39 cm



21

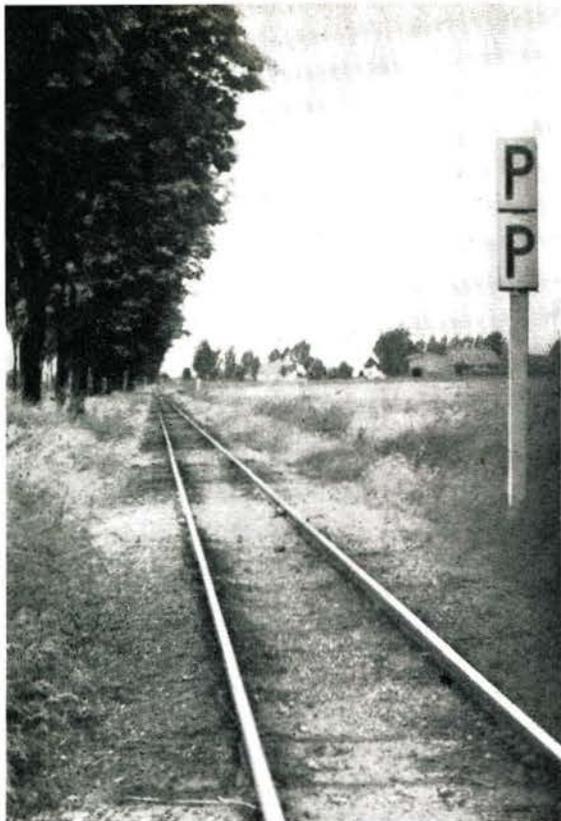
Bild 21 Der zweiteilige TT-Triebwagenzug von Zeuke ist 26,5 cm lang und ebenfalls in einer Schaupackung enthalten. Sonst gilt das gleiche wie bei Bild 20

**GLEISPLAN DES MONATS (H0)**



2 300

*Von Rieslingen nach Dryburg.* M. 1:10  $r = 440, r_1 = 500, r_2 = 600$



## Old-Timer-Bahn im Märchenland

Bild 1 Kurz vor dem Haltepunkt Tribkevitz, der letzten Station vor dem Bahnhof Wittower Fähre, verläuft die Strecke dicht neben der Straße. Hier, am Standort des Signals Pl 2 (Pfeiftafel vor Wegübergang), muß der Lokführer das Achtungssignal Zp 1 geben und kurz vor dem Wegübergang wiederholen

Es ist wirklich so und nicht übertrieben – die Halbinsel Wittow – ein Teil im Norden Rügens – erinnert den Besucher unwillkürlich an die Märchen Andersens, die hier entstanden sein könnten. Es ist die herbe Schönheit des Nordens mit seinen saftigen Wiesen, bunten Feldern und den tief ins Land dringenden Bodengewässern, den backsteinroten, schilfbedachten Häusern und den weiten, kaum durch Bodenerhebungen beeinträchtigten Ausblicken in blaue Fernen, die diesen Landstrich so anziehend erscheinen lassen. Ist der Besucher gar noch ein Eisenbahnfreund, so wird er voll auf seine Kosten kommen, denn eine der „goldigsten“ Kleinbahnen treibt auf der Halbinsel prustend und fauchend ihr Wesen. Die Bahn verbindet die Hauptorte und einige Dörfchen miteinander und vermittelt über die Wittower Fähre den Anschluß an die „große Welt“.

Man kann natürlich auch von Saßnitz aus mit dem Bus über die schmale Landbrücke der Schaabe dorthin gelangen, um in Altenkirchen die Bekanntschaft der

Bimmelbahn (stimmt gar nicht, sie pfeift nur) zu machen, aber welcher Eisenbahnenthusiast wird schon derart stilwidrig die gummibereiften Kollegen bemühen! Wir setzten uns daher in Bergen in die Kleinbahn, schaukeln gemütlich nordwärts (Bild 1) und erreichen nach dem Übersetzen auf der Fähre „Wittow“ in enger Tuchfühlung mit einigen Güterwagen den Bahnhof Fährhof.

Um das Übersetzmanöver aus eigener Anschauung kennenzulernen (siehe auch Heft 10/1964), werden wir beim Aussteigen den Güterwagen den Vortritt lassen. Da die Lok normalerweise selbst nicht den Anleger befahren darf, schiebt sie einige Vorsetzwagen an die auf der Fähre stehenden Güterwagen heran. Nachdem diese gekuppelt wurden, stößt der „Reichsbahnkapitän“ mächtig ins Horn, und rumpelnd werden die drei auf der Fähre stehenden Zweiachser auf das feste Land gezogen. Da meistens aber noch mehrere Wagen übersetzen sind, sieht das Kursbuch bis zur Weiterfahrt noch reichlich Zeit vor, so daß wir die neuen Eindrücke

Bild 2 Zweiachsiger Personenwagen 2. Klasse mit Gewichtsbremse und Ofenheizung

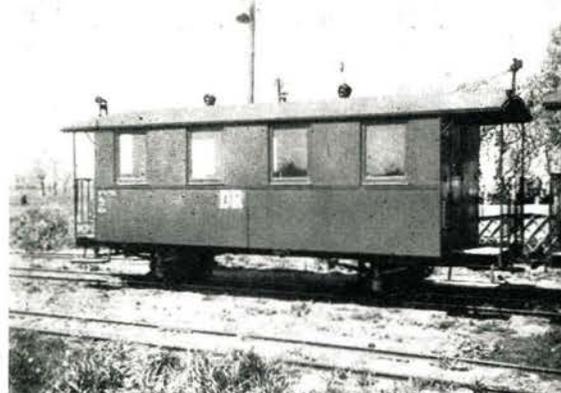


Bild 3 Zweiachsiger Personenwagen 1. und 2. Klasse mit gekoppelten Fenstern und Polsterung in der 1. Klasse

