

420

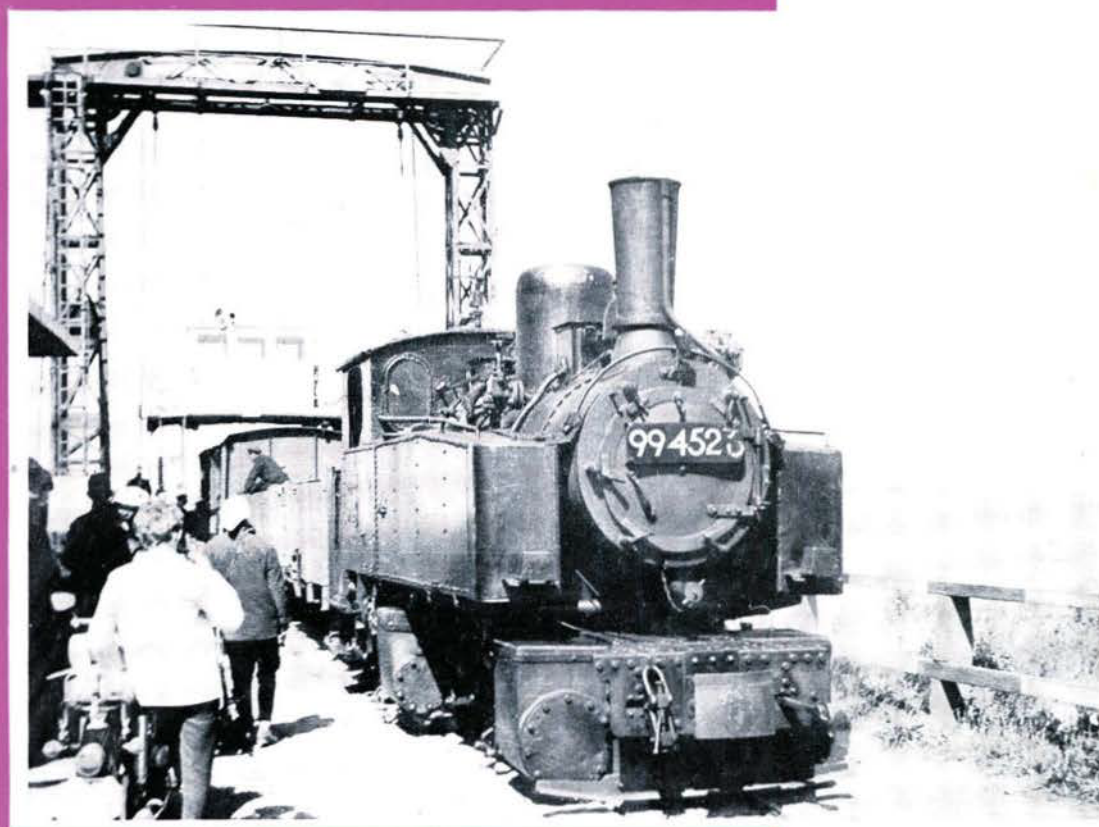
JAHRGANG 13

OKTOBER 1964

10

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



10 OKTOBER 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, Berlin W 8, Krausenstraße 17-20. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin - Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden - Vizepräsident: 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 Ficker, Karl-Marx-Stadt - Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.).

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim - Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin - 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, VEB PiKO Sonneberg (Thür.) - Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden - Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin - Helmut Kohlberger, Berlin - Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Erscheint im TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“;** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13.14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG WERBUNG,** Berlin C 2, 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, Berlin NO 55, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Hellios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 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. Wileza 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, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
Aus den Arbeitsgemeinschaften berichtet	294
Modellbahn-Neuheiten	296
Die Schmalspurbahnen auf Rügen	297
Wir stellen vor: VT 137	300
Gleisplan „Bergheim“	301
H. Hille	
Ein kleines Hobby nebenbei	302
K. Pieper	
Diesellokomotive V 60 in der Nenngröße TT	304
„Die Einweihung der potsdam-magdeburger Eisenbahn“	308
Kleine Basteleien	309
Post	311
H. Kohlberg, G. Fromm	
Bauanleitung für einen Rottenkraftwagen der DR	312
Die VVB Spielwaren teilt mit	313
Wissen Sie schon	316
Buchbesprechung	316
15jähriges „Eisenbahnjubiläum“	317
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	318
Dipl.-Ing. H. Fleischer	
Elektrische Lokomotive der Baureihe E 479.0 der CSD	319
Bauplan des Monats (H0)	321
Mitteilungen des DMV	322
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Soeben hat die kleine Eisenbahnfähre am Haltepunkt „Wittower Fähre“ angelegt. Die Güterwagen werden von der Tenderlok 99 4523, die 1905 von der Firma „Vulcan“, Stettin, gebaut wurde, heruntergefahren (siehe auch Seite 297 „Die Schmalspurbahnen auf Rügen“).

Foto: H. Steckmann, Berlin

Rücktitelbild

Haltepunkt Gipsberg und Flußhafen - ein etwas anderes Motiv als sonst zeigt dieser Ausschnitt der H0-Anlage unseres Lesers Peter Gräfe aus Mechterstädt über Gotha. Vor 15 Jahren begann Herr Gräfe mit dem Modellbahnbau auf einer 2,00x1,40 m großen Platte, inzwischen wurde weiter angebaut (siehe auch Seite 317).

Foto: Ing. Richter, Waltershausen

In Vorbereitung

Fahrbetriebsmodell eines Braunkohlentagebaus
125 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden
Automatische U-Bahn
Empfangsgebäude „Heidenau“

15 Jahre Deutsche Demokratische Republik

Unsere Bürger feiern gemeinsam mit ihren Freunden in aller Welt den 15. Jahrestag der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik. 15 Jahre sind nicht viel in der Geschichte der Menschheit, in der Geschichte unseres Volkes umfaßt dieser Zeitabschnitt jedoch den Beginn einer neuen Ära, in der in unserem Arbeiter- und Bauern-Staat die Grundlagen für eine dauerhafte friedliche Entwicklung und für den Aufbau einer sozialistischen Gesellschaftsordnung gelegt wurden.

Große Leistungen wurden von unseren Werktätigen in allen Zweigen der Wirtschaft vollbracht. Erinnern wir uns zum Beispiel nur an das Braunkohlenkombinat Schwarze Pumpe, die Großkokerei Lauchhammer, das Eisenhüttenkombinat in Eisenhüttenstadt, das Edelmetallwerk „8. Mai 1945“ in Freital, das Stahl- und Walzwerk Brandenburg, Leuna II, Kraftwerk Lützenau und das Erdölverarbeitungswerk Schwedt, so können wir mit Stolz auf die vergangenen 15 Jahre zurückblicken.

Gehen wir einmal vom Großen ins Kleine und lassen uns den Lebensabschnitt eines Modellbahnfreundes der letzten 15 Jahre erzählen.

„Als die fortschrittlichen Menschen in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone die Deutsche Demokratische Republik gründeten, war ich noch in sowjetischer Kriegsgefangenschaft. Ich gehöre zu der Generation, die von der Schulbank weg in den Krieg ziehen mußte und nicht viel mehr gelernt hatte, als Waffenkunde und Schießen. Mit 18 Jahren wurde ich eingezogen, mit 28 kehrte ich zurück. So waren die Jahre, in denen man sich normalerweise seine Existenz aufbaut, Hitlers Kriegsabenteuern zum Opfer gefallen. Das Leben war einem zwar nach all den Kriegswirren erhalten geblieben, doch bedrückten mich im Kriegsgefangenenlager vor allem die Fragen: Wie soll es einmal weitergehen, wie soll man die im Kriege gegründete Familie ernähren? Sowjetmenschen in Zivil und Uniform waren es, die uns Kriegsgefangenen in dieser Situation weit entfernt von der Heimat Hoffnung und Mut gaben und uns an ein neues, besseres Deutschland glauben ließen.

Da kam zu uns die Nachricht von der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik. Als über den Lagerlautsprecher zum ersten Male die neue Nationalhymne unseres neuen Deutschlands erklang, sehnten wir uns mehr als in den Jahren zuvor nach Hause, und schließlich zu Weihnachten 1949, als die Republik ein viertel Jahr alt war, kam ich wieder heim, in einen demokratischen Teil Deutschlands, in ein demokratisches Berlin.

Schneller als erwartet, lebte ich mich wieder ein. Überall, wohin ich kam, spürte ich das Neue, zwar noch jung und zaghaft, aber irgendwie war es da. Der Fürsorge des Staates bei der Vermittlung einer Arbeit werde ich mich immer erinnern. Ich durfte wieder bei der Eisenbahn anfangen und meine Ausbildung in der Laufbahn fortsetzen, die ich kurz vor dem Kriege noch bei der Eisenbahn begonnen hatte. So war die größte Sorge von mir genommen, und schnell fand ich Kontakt zu dem neuen Staat und zu den neuen Menschen, die ihn rastlos aufbauten. Ich sah sehr bald ein, daß man mehr tun mußte, als sich nur am Wiederaufbau zu betei-

gen. Es galt, den ersten deutschen Arbeiter- und Bauern-Staat lebensfähig zu machen und als leuchtendes Beispiel für ganz Deutschland zu errichten. So wurde ich im Jahre 1950 Mitglied der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

Bald schloß ich meine berufliche Ausbildung ab, und man vertraute mir, einem knapp Dreißigjährigen, nun einen Bahnhof als Leiter an. Ich mußte an Vater und Großvater denken, die zwar beide auch bei der Bahn gearbeitet hatten, aber denen es in 40 Dienstjahren nicht vergönnt war, in eine solch leitende Stellung aufzurücken, nur weil sie kein Geld zu einer höheren Schulbildung besaßen. War das nicht wieder das Neue, das wir uns selbst aufbauten?!

In das Jahr 1950 fällt auch der Tag, an dem ich nach elf Jahren zum ersten Male wieder eine ‚Modelleisenbahn‘ in einem Laden stehen sah. Vor dem Kriege hatten mir die Eltern nur eine kleine Trix-Lok mit zwei, drei Wagen und einem Schienenoval schenken können. So war mein Kindertraum vom Besitz einer großen Modellbahn nie in Erfüllung gegangen. Und nun stand sie wieder vor mir, die kleine, elektrische Bahn, in einem Schaufenster in Berlin, in der Schönhauser Allee. ‚Piko‘ stand auf dem bunten Karton, in dem eine spielzeugmäßige Ellok und drei Güterwagen lagen. So fing es an mit dieser ersten ‚Piko-Packung‘, die ich mir nun bald holte.

Wenn man allein auf dem Sektor der Modelleisenbahnen auf die letzten 15 Jahre zurückblickt, erkennt man deutlich, welche große Entwicklung unsere Republik und mit ihr wir alle genommen hat. Wie primitiv war damals noch das Material! Kein Wunder, liegen doch seit beinahe 100 Jahren die Hochburgen in der Erzeugung mechanischen Spielzeugs – Nürnberg und Göppingen – in Westdeutschland.

Schnell stiegen mit den Jahren die Forderungen der Käufer, und die Produktion kam auch in ihrer Qualität nach. Heute sind Piko-Artikel, Gützold-Lokomotiven und Zeuke-TT-Bahnen international gefragt. Vergessen wir bei diesen Erinnerungen nicht die Rolle unserer Fachzeitschrift ‚Der Modelleisenbahner‘, die einige Zehntausende Modelleisenbahner als Leser hat, und an der ich immer gern und interessiert mitarbeitete. Viele Höhepunkte gab es noch in diesen Jahren, persönlich wie beruflich, aber auch auf dem Gebiete unseres Hobbys. Ein Ereignis sollte man jedoch gerade heute nicht vergessen: April 1962, Leipziger Hauptbahnhof, Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Dieses Ereignis zeigt die ständige Entwicklung auch auf dem Gebiet der Modelleisenbahn. Für die Jugend und die polytechnische Erziehung und Bildung wird staatlicherseits alles getan, deshalb wurde auch die Gründung unseres Verbandes gefördert, und dieser erhält weiterhin alle erdenkliche Unterstützung. Auch ich arbeite aktiv im DMV mit.

Heute ist die ‚Traumanlage‘ aus meiner Kindheit Wirklichkeit geworden. Ich konnte sie mir in unserem Staate anschaffen, wie viele Tausende anderer Werktätiger auch. Die ständig steigende Anzahl an Modelleisenbahnern beweist, daß es in unserer Republik immer mehr Menschen gibt, die sich auf Grund des wachsenden Lebensstandards ein kostspieliges Hobby, wie es die Modelleisenbahn sein kann, leisten können.“

Aus den Arbeitsgemeinschaften berichtet

II. Bezirksmeisterschaft der „Jungen Modelleisenbahner“ des Rbd-Bezirks Schwerin

In Vorbereitung des XI. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbes in Budapest wetteiferten am Sonntag, dem 7. Juni 1964, 48 Mädchen und Jungen aus Plau, Schwaan, Güstrow, Wismar und Schwerin in sechs Gruppen um hohe Leistungen bei der II. Bezirksmeisterschaft der Jungen Modelleisenbahner.

Zu dieser Bezirksmeisterschaft des Reichsbahnbezirkes Schwerin, der zur Zeit einzigen Meisterschaft dieser Art in der DDR, waren als Jurymitglieder neben dem Herrn Vizepräsidenten der Rbd Schwerin, Ing. Klemt, auch das Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Herr Kohlberger, Berlin, erschienen.

Alle Gruppen hatten sich auf diesen Wettkampf gut vorbereitet und standen in Theorie und Praxis ihren Mann.

Sieben Fragenkomplexe wurden behandelt. So mußten die Modelleisenbahner etwas wissen über die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens, über die Struktur des Verkehrswesens in der DDR und die Aufgaben der Deutschen Reichsbahn im Volkswirtschaftsplan, über Triebfahrzeuge, Wagenkunde, Bahnanlagen und Signale. Mit der geschichtlichen Entwicklung des Modellbahnwesens mußten sie vertraut sein. Die praktische Aufgabe befaßte sich mit einer Fehlersuche an einer Modellbahnlokomotive. Für diese Auf-

So wie diese Jungen Pioniere werden sich viele junge Modelleisenbahner auf den XI. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb in Budapest intensiv vorbereitet haben. Vom 4. bis 17. Oktober 1964 werden dort neben ausländischen Modellen auch die besten Modelle aus der DDR ausgestellt. Möge der Besuch der Ausstellung in Budapest allen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn weitere Anregungen geben. (Ein ausführlicher Bericht über den XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb erscheint voraussichtlich im Heft 12/1964.)

Foto: G. Illner, Leipzig



gabe gab es zwei Minuten Zeit. Die beste Mannschaft benötigte nur 38 Sekunden für die Fehlersuche.

Sieger im Wettbewerb wurden zwei Wettkampfgruppen von der Arbeitsgemeinschaft Bahnbetriebswerk Wismar. Beide Mannschaften erreichten 79 Punkte. Es folgten die Mannschaften aus Schwaan, Plau, Güstrow und Schwerin.

Einzelsieger wurde in der Gruppe A Edeltraud Schröder von der Arbeitsgemeinschaft Bahnbetriebswerk Wismar. Edeltraud konnte diesen Sieg zum zweiten Mal erringen.

In der Gruppe B siegte Ulrich Bull, Polytechnische Oberschule Schwaan. Die Sieger erhielten wertvolle Sachprämien.

Bei diesem II. Bezirkswettbewerb kam deutlich zum Ausdruck, welche Ergebnisse durch eine gute Anleitung der Arbeitsgemeinschaften des DMV erzielt werden können. So konnten die drei Wettkampfgruppen des Bahnbetriebswerkes Wismar gute Plätze belegen. Diese Wettkampfgruppen werden von der Arbeitsgemeinschaft des Kollegen Giesenhagen betreut.

Gleichzeitig wurde am Sonntagnachmittag nach der Siegerehrung der Jungen Modelleisenbahner im Staat-

lichen Museum der I. Modellbahnwettbewerb und die erste Modellschau der Modelleisenbahner der Reichsbahndirektionsbezirke Schwerin und Greifswald durch Vizepräsident Ing. Klemt feierlich eröffnet. Zu diesem bezirklichen Modellbahnwettbewerb, dem ersten dieser Art in unserem Reichsbahndirektionsbezirk, hatten 18 Modellbahnfreunde ihre Modelle eingeschickt. Diese Modelle wurden in einer Modellschau der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sie wurden von einer Fachkommission bewertet. Drei Modellbahnfreunde konnten den ersten Preis erringen: Oberschüler Otto-Ernst Hinz aus Rostock, Herr Armin-Ernst Warnat aus Schwerin und Herr Ulrich Schulz aus Neubrandenburg. Weitere vier Modellbahnfreunde erhielten einen Sonderpreis: Herr Hans Hartmann aus Wittenberge, Herr Rolf Löser aus Neubrandenburg, Herr Gerhard Begall aus Pritzwalk und Herr Wolfgang Krause aus Rostock. Diese Modellbahnfreunde nahmen an der Festveranstaltung zum Tag des Deutschen Eisenbahners 1964 in der Sport- und Kongreßhalle in Schwerin teil.

Im Anschluß an diese Festveranstaltung wurden ihnen die Siegerdiplome in würdiger Form vom Vizepräsidenten Ing. Klemt überreicht.

Joachim Giesenhagen, Ausstellungsleiter

Unser Signal steht auf „Fahrt frei“

Unter diesem Motto veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft Wernigerode anlässlich ihres 10jährigen Bestehens in der Zeit vom 4. 10. bis 11. 10. 64 einen Modellbahnwettbewerb.

Wir wollen dadurch allen Freunden der kleinen Eisenbahn Gelegenheit geben, ihre selbst gebastelten Modelle auszustellen und mit unserer Arbeitsgemeinschaft sowie mit anderen Modellbahnfreunden Erfahrungen und andere interessierende Fragen auszutauschen.

Wertvolle Preise stehen bereit, um den Erbauer des besten Modells als Anerkennung für seine Mühe zu belohnen.

Die Bedingungen sind:

Jedes Modell, ob es Lokomotiven oder Wagen sind, müssen funktionsfähig und selbstgebaut sein. Letzteres

trifft auch für Gebäudemodelle und andere Hochbauten zu. Die üblichen Maßstäbe der Nenngrößen sind einzuhalten.

Bewertet wird durch eine Jury unter Ausschluß des Rechtsweges. Weiterhin wird die Bewertung getrennt nach Altersgruppen vorgenommen:

Schüler bis 14 Jahre

Teilnehmer von 14 bis 18 Jahre

Teilnehmer über 18 Jahre

In der Zeit vom 4. 10. bis 11. 10. 64 ist unsere Anlage im Kreiskulturhaus zu besichtigen. Wir wollen dazu beitragen, unseren Verband zu stärken und neue Freunde für die Arbeitsgemeinschaft gewinnen.

W. Sommer

stellv. Vorsitzender der AG

Bildung für alle

Eine der ersten Maßnahmen der Arbeiter-und-Bauern-Macht bestand darin, die Tore der Universitäten und Hochschulen den Arbeiter- und Bauernkindern zu öffnen und alle schöpferischen Kräfte des Volkes zu entfalten. Heute sind in der DDR mehr als 55 Prozent aller Studierenden Arbeiter und Bauern.

Eine weitere bedeutende Leistung ist der Aufbau eines großzügig angelegten Systems der Erwachsenenqualifizierung in Form des Fern- und Abendstudiums an den Universitäten, Hoch- und Fachschulen sowie der Aufbau eines breiten Netzes von Volkshochschulen, Dorf- und Betriebsakademien, Abendoberschulen und anderen Weiterbildungsinstituten. Der Arbeiter-und-Bauern-Staat stellt beträchtliche Mittel zur Verfügung, um die materiellen Voraussetzungen für dieses moderne Hoch- und Fachschulwesen zu schaffen.

Seit der Gründung der DDR wurden insgesamt 20 neue Hochschulen und 100 Fachschulen der verschiedensten Wissenschaftsgebiete gegründet und erbaut.

Auf Grund dieser einzigartigen Förderung der Wissenschaften sind heute in der DDR nahezu eine halbe Million Menschen mit Hoch- und Fachschulausbildung

tätig. Die Mehrzahl aller in der Volkswirtschaft tätigen Hoch- und Fachschulkader erhielt ihre Ausbildung nach 1945. In der DDR studierten 1963 an Universitäten und Hochschulen im Direktstudium 78 400 Studenten, darunter 39 550 Arbeiter- und Bauernkinder; an Fachschulen fast 52 800 Studenten, darunter über 35 000 Söhne und Töchter von Arbeitern und Bauern.

Seit dem Bestehen der DDR arbeiten die Wissenschaftler im Interesse des Volkes und des sozialistischen Staates an der völlig neuen demokratischen und humanistischen Aufgabe, Forschung, Lehre und Erziehung im Dienste des Friedens zu leisten. So ergab sich erstmals in der Geschichte Deutschlands eine völlige Übereinstimmung der Aufgaben der Wissenschaft mit den Zielen und Interessen des Volkes. Es wurde eine planmäßige Entwicklung der Wissenschaften in Übereinstimmung mit dem Stand der Produktivkräfte der Gesellschaft und den Produktionsverhältnissen möglich.

Aus den Thesen der Ideologischen Kommission beim Politbüro des ZK „15 Jahre Deutsche Demokratische Republik“

Modellbahn-Neuheiten

Bei Redaktionsschluß dieses Heftes lagen uns noch nicht alle Modellbahn-Neuheiten der Hersteller vor. Eine ausführliche Besprechung der Messeexponate werden wir aber dann im nächsten Heft abdrucken. In diesem Zusammenhang wollen wir unsere Leser noch einmal darauf hinweisen, daß die Herstellungszeit für die Zeitschrift etwa acht Wochen dauert und es uns daher nicht möglich ist, kurz vor der Messe eingehende Neuheiten vorzustellen. In den vergangenen Jahren hat es sich gezeigt, daß die auf der Messe ausgestellten Exponate erst viele Monate danach im Handel erhältlich sind. Wir haben uns daher entschlossen, den Messebericht einen Monat später – aber dafür ausführlich – zu bringen. Die vorher veröffentlichten Neuheiten stellen lediglich Informationen der Hersteller von Modellen dar, die von uns oft leider nicht auf Formgebung, Detailtreue und Funktionstüchtigkeit geprüft werden können, weil wir selbst nur Bilder und Beschreibungen erhalten.

Zur Information können wir noch mitteilen, daß der VEB Piko neben anderen Neuheiten einen Ölwagen der DR als Fertigmodell und als Bausatz, einen H-Wagen mit Rungen als Bausatz und einen Topfwagen der DR als Bausatz herausbrachte.

Bild 1 H0-Modell der Baureihe 89² (ex. sächs. VT) vom VEB Piko – gezeigt auf der Leipziger Herbstmesse 1964

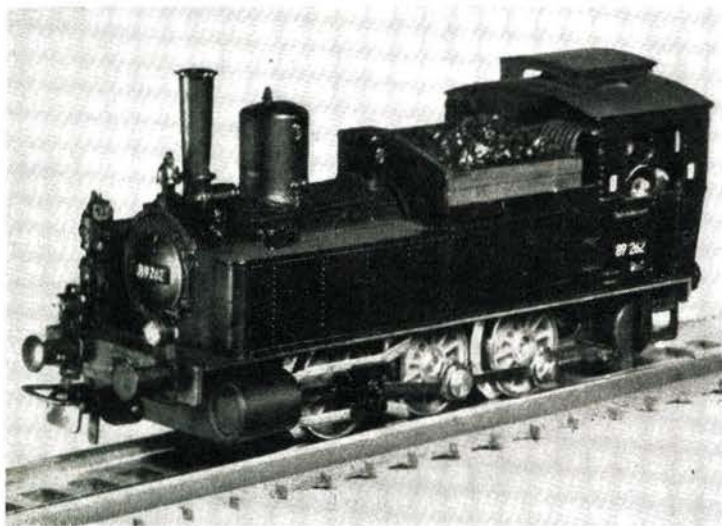
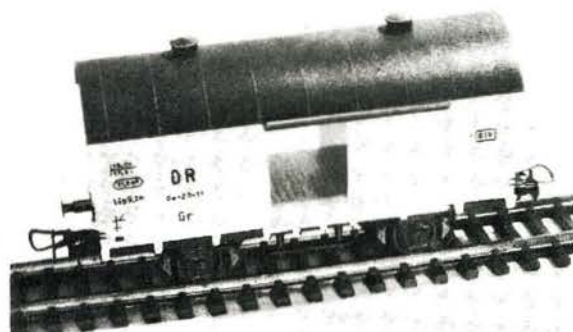


Bild 2 Kühlwagen mit gewölbtem Dach und rotierenden Flettnerlüftern von der Firma Dietzel, Leipzig



Fotos: M. Gerlach, (2), Werkfoto (1)

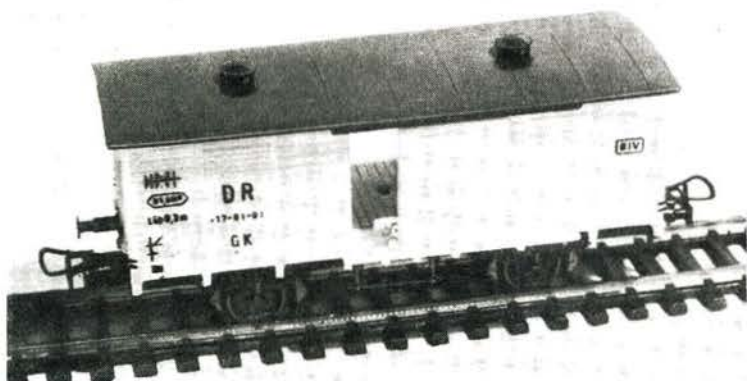


Bild 3 Kühlwagen mit Flachdach und rotierenden Flettnerlüftern ebenfalls von der Firma Dietzel

Die Schmalspurbahnen auf Rügen

Узкоколейной жел. дор. острова Рюгена

The Narrow Gauge Railways on the Isle of Rugen

Les chemins de fer à voie étroite à l'île de Rugen

Rügen ist die größte und schönste deutsche Insel. Der Reiz dieser Insel liegt vor allem in der Vielfalt der Landschaftsformen. Wildzerklüftete, über 100 m hohe mit Buchenwald bedeckte Kreidefelsen wechseln mit gelben Lehmufeln und kilometerlangen Nehrungen, wo sich seit Gründung der DDR vor 15 Jahren jedes Jahr in steigendem Maße Urlauber aus allen Bezirken der DDR erholen. Fünf Halbinseln und 31 kleinere Inseln, durch zahlreiche Bodden und Wicken getrennt, umgeben das eigentliche Rügen, das „Mutterland“.

Um die ländlichen Gebiete der Insel und um Stralsund verkehrstechnisch zu erschließen und die Ostseebäder Binz, Sellin, Baabe und Göhren zu bedienen, wurden vor fast 70 Jahren, in den Jahren 1895/96 mehrere Schmalspurbahnen gebaut. Auf Rügen sind dies die Strecken Altefähr–Putbus–Göhren und Bergen–Altenkirchen, die eine Spurweite von 750 mm und eine Gesamtlänge von 98 km haben. Zum heutigen Rba-Bezirk Stralsund gehört außerdem die Franzburger Kreisbahn mit den Strecken Stralsund–Barth–Altenpleen–Ribnitz-Damgarten-Nord und Altenpleen–Klausdorf, die eine Spurweite von 1000 mm und eine Streckenlänge von 67 km hat.

Finanziert wurde der Eisenbahnbau von Aktiengesellschaften, die bei einem minimalen Aufwand maximale Dividenden erwarteten. Der Streckenbau gestaltete sich mitunter schwierig, da die Gutsbesitzer, durch deren Land die Bahn gebaut werden sollte, nur das schlechteste Land abgaben, so daß die Strecke dann stellenweise sehr kurvenreich gebaut werden mußte, wie zum Beispiel der Streckenabschnitt Fährhof–Wiek.

Zuerst legte man das Schwergewicht auf den Güterverkehr, doch bald mußte man erkennen, daß auch der Personenverkehr besonders auf den Rügenschon Kleinbahnen immer stärker wurde. Die Kapazität steigerte sich von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1935 wurden bei den Bahnen auf Rügen folgende Betriebsergebnisse erreicht:

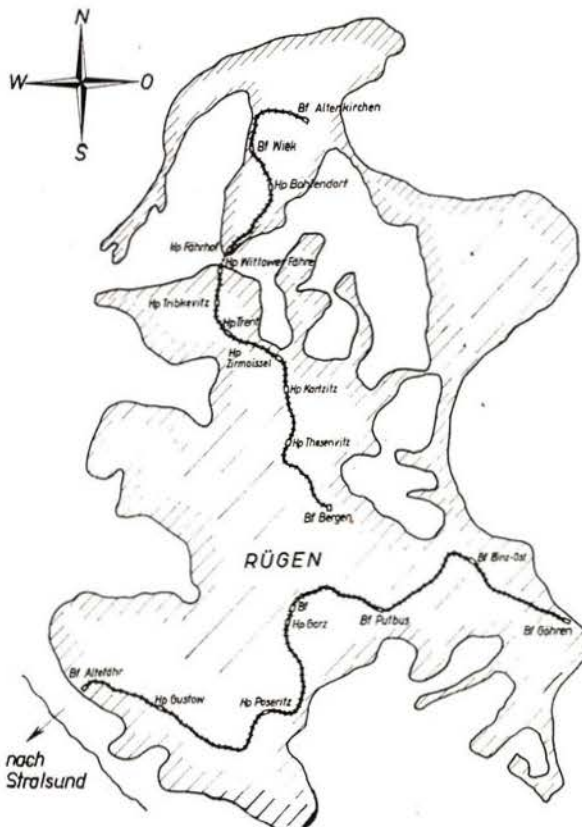
beförderte Personen	296 228
beförderte Güter	175 984 t
Personen-km	4 443 420
Tonnen-km	2 078 037

Bild 2 Idyllisch liegt der Hp Tribkevitze; hier hält der Zug nur bei Bedarf.



Bild 1 Dienstgebäude und Werkstattschuppen des Hp Trent. Dieser Haltepunkt ist durch einen Wärter besetzt, was nicht bei allen Haltepunkten der Fall ist.

Diese Zahlen unterstreichen die Leistungsfähigkeit und die Bedeutung der Schmalspurbahnen auf der Insel.



Verlauf der Schmalspurstrecken auf der Insel Rügen (die Normalspurstrecken wurden nicht mit eingezeichnet).

Zeichnung: R. Gladow, Berlin-Treptow

Bild 3 Geräteschuppen des Hp Fährhof



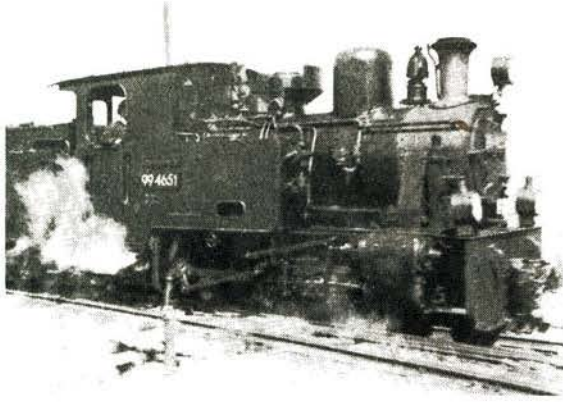


Bild 4 Auf der Fährhof-Seite fährt die Schleppender-Lok 99 4651. Baujahr 1941 (Lokomotiven werden nicht auf die andere Seite übersetzt).

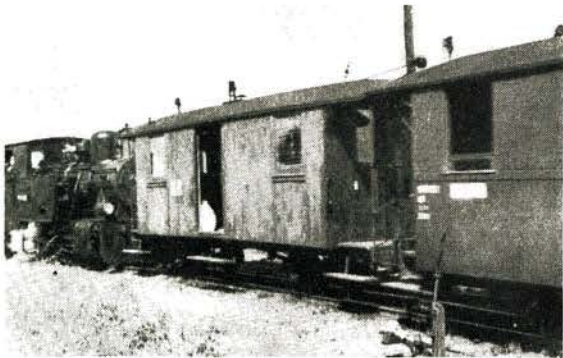


Bild 5 Die Lok rangiert die Wagen eines soeben angekommenen gemischten Zuges am Hp Fährhof

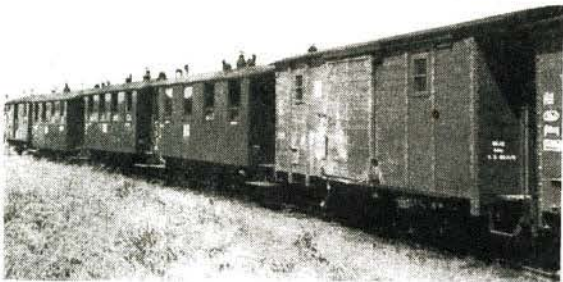
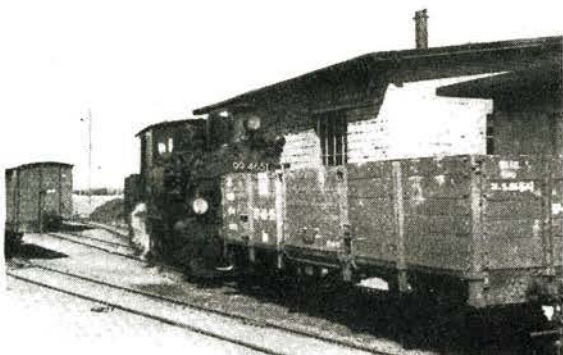


Bild 6 Die Wagen des Zuges werden vorerst abgestellt, da die Lok zum Abfahren der auf der Fähre stehenden G-Wagen benötigt wird.

Bild 7 Die Lok schiebt einen Om-Wagen zur Fähre; an diesen werden die Wagen auf der Fähre gekuppelt und abgefahren.



Im Jahre 1940 wurde das Kleinbahnnetz in der ehemaligen Provinz Pommern zu dem Reichsunternehmen „Pommersche Landesbahnen“ zusammengefaßt; dabei ging der Charakter der Bahn als Aktiengesellschaft verloren. Vor über 15 Jahren, am 1. April 1949, übernahm die Deutsche Reichsbahn alle Schmalspurbahnen. Der Betrieb wurde vorerst ohne wesentliche Veränderungen weitergeführt. Wie sich zeigte, waren die Gleisanlagen und der Lok- und Wagenpark durch Überalterung sehr mitgenommen und mußten nun schrittweise erneuert bzw. repariert werden. Die kapitalistische Wirtschaftsführung hatte hohe Gewinne herausgewirtschaftet, ohne die Betriebsanlagen und Betriebsmittel in genügendem Maße zu unterhalten.

Durch den seit Gründung der DDR von Jahr zu Jahr anwachsenden Bäderverkehr ist die Bedeutung der Rügenschon Schmalspurbahnen, besonders der Strecke Putbus-Göhrn erheblich gestiegen. Völlig ausgelastet werden die Bahnen jedoch in erster Linie durch den Güterverkehr und den Berufsverkehr. Als Zubringer zu den Normalspurbahnen haben sie eine wichtige Funktion zu erfüllen.

Auf den Übergangsbahnhöfen Bergen, Putbus und Altfähr herrscht ständig ein reger Umladebetrieb. Zum größten Teil werden landwirtschaftliche Erzeugnisse und Düngemittel umgeladen.

Die Namen „Lina“ oder „Paulinchen“ bzw. „Rasender Roland“, wie die Bahnen von den dortigen Bewohnern genannt werden, zeigen die große Verbundenheit mit den Inselbewohnern.

Eine große Freude für jeden Eisenbahnfreund sind die Haltepunkte Wittower Fähre und Fährhof. Hier werden die Güterwagen übersetzt, die aus Richtung Bergen kommen und in Richtung Altenkirchen weiterfahren sollen oder umgekehrt. Daneben werden auch Personen und Kraftwagen an das andere Ufer gebracht. Den Fährschiffbetrieb leitet ein Kapitän, der zur Fährschiffverwaltung Saßnitz gehört; diese untersteht der Rbd Greifswald.

Für die Unterhaltung des Lok- und Wagenparks ist das Bw Putbus zuständig. Da zwischen Bergen und Putbus keine Schmalspurverbindung besteht, müssen die Lokomotiven und Wagen, die auf der Strecke Bergen-Altenkirchen verkehren, auf Rollwagen über die Normalspurstrecke befördert werden.

Die fortschreitende Modernisierung der Eisenbahn veranlaßt die zuständigen Stellen bei der Deutschen Reichsbahn zu Überlegungen, ob eine Umstellung auf Dieseltraktion einschließlich der notwendigen Gleisbauarbeiten oder eine Übernahme der Beförderungsleistungen durch den Kraftverkehr die bessere Lösung wäre. Es ist jedoch nicht anzunehmen, daß bei ständig steigender Beförderungsleistung besonders von Massengütern der Kraftverkehr die wirtschaftlichste Beförderungsart darstellt. Eine Umstellung auf Dieseltraktion verbunden mit einem Streckenausbau wird sicher erhebliche Kosten verursachen, doch würde diese Lösung dem in Zukunft weiter steigenden Verkehr am besten gerecht werden.

Hans Steckmann

Unterlagen stellte freundlicherweise Rb-Oberinspektor Erich Beyer vom Rba Stralsund zur Verfügung.

Bild 8 Fahrkartenverkaufsbaracke des Bf Wick.



■ Bild 1 Stündlich verkehrt die Fähre, doch in den Sommermonaten muß sie oft mehrere Male fahren, um Güterwagen, Personen und Autos überzusetzen.

■ Bild 2 Anlegestelle der Fähre am Haltepunkt Fährhof – von der Wasserseite gesehen.

1



2



FÄHRHAFENBETRIEB

■ Bild 3 Aus Richtung Wiek kommend, fährt ein Zug, bestehend aus Personen- und Güterwagen und einem Gepäckwagen, in den Hp Fährhof ein (die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit beträgt bei den Bahnen 30 km/h).

■ Bild 4 Die Lok 99 4651 beim Rangieren am Hp Fährhof; die großen Lampen am Tender sind sicherlich nicht „modellgetreu“.

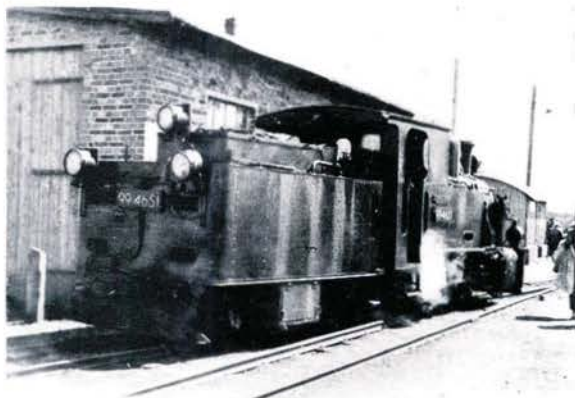
■ Bild 5 Die Fähre hat am Hp Fährhof angelegt, und die Lok zieht die Wagen herunter.

Fotos: H. Steckmann, Berlin

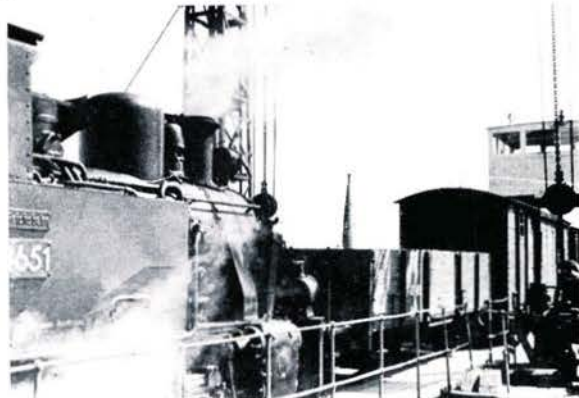
3



4

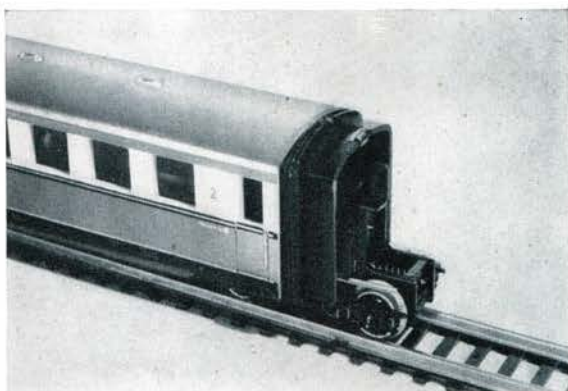


5



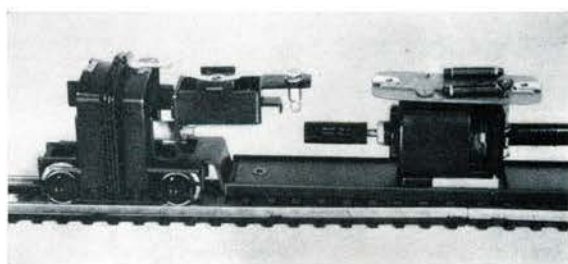
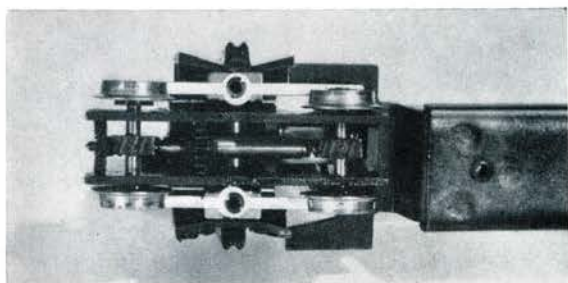
VT 137

Bauart „Leipzig“ von Gützold

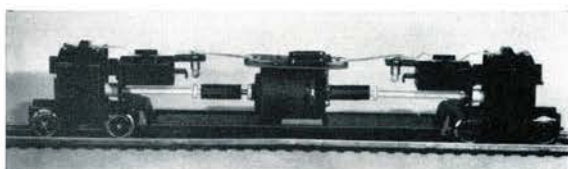


Das H0-Modell des dreiteiligen Schnelltriebwagens ist eine Nachbildung des VT 137 der Bauart „Leipzig“, welcher als sogenannter Vindobona auf der Strecke Berlin–Prag–Wien und zurück eingesetzt war.

Bei der Festlegung der Fahrgeschwindigkeit des Modells wurde eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 140 km/h des Originals zugrunde gelegt. Für das Modell ergibt sich daraus eine Geschwindigkeit von etwa 45 cm/sec auf der freien Strecke. Der H0-Vindobona wiegt 750 g und hat eine Länge von 700 mm. Der kleinste noch zu durchfahrende Schienenkreis darf einen Durchmesser von 760 mm haben. Auf beiden Seiten ist eine Stirnbeleuchtung eingebaut, die bei Änderung der Fahrtrichtung am rückwärtigen Wagende jeweils auf rot wechselt. In dem Triebwagen werden die vielfach bewährten Gützold-Antriebs-elemente wieder angewendet. Der Motor ist mit Sinterbronzelager ausgerüstet, die einen langzeitigen, wartungsfreien Betrieb sichern.



WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR



Fotos: M. Gerlach (3), Werkfoto (1)