

JAHRGANG 16

FEBRUAR 1967

2

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



32542

Pa

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN - EINZELPREIS MDN 1,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



2 FEBRUAR 1967 · BERLIN · 16. 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
Vizepräsidenten: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Dipl.-Gw. Günter Mai, Berlin
Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin
Präsidiumsmitglieder: Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Ing. Werner Gitt, Leipzig – Dipl.-Ing. oec. Heinz Horn, Sonneberg – Dipl.-Ing. Michael Huth, Berlin – Ing. Martin Klemt, Schwerin – Helmut Kohlberger, Berlin – Horst Schobel, Berlin – Ing. Rudolf Starus, Forst – Hansotto Voigt, Dresden – Johannes Weigel, Karl-Marx-Stadt.

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: Evelyn Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Bezugspreis 1,- MDN. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 22/31, 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. Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141-167. 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. 82, Peking, CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14, Polen: Ruch, ul. Wileza 46 Warszawa 10. Rumänien: Car-timex, P. O. B. 134 135, Bukarest, Ungarn: Kultura, P. O. B. 145, Budapest 62, VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang, 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
H. Reinert, Generalsekretär des DMV	
1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes	29
S. Reichmann	
Lichtsignale für die Nenngröße N	32
Dipl.-Ing. F. Spranger	
Die Schmalspurbahnen des Zittauer Gebirges	34
E. Preuß	
„Eine Bresche in die Mauern der Burg Eger“	36
TT-Heimanlage (1,85 x 1,10 m)	37
H0-Heimanlage des Herrn Günther Kießlich	37
G. Malzahn	
Von Trautstadt nach Berndsdorf	38
Abschied von der Trusetalbahn	41
Bemerkungen zu dem Normenblatt NEM 201	41
Normenblatt NEM 201, Blatt 1	42
Normenblatt NEM 201, Blatt 2	43
F. Hornbogen	
Modellbahnlok-Steckbrief	44
Fahrzeuge des Modelleisenbahn-Clubs Essen	45
Mallet-Lokomotive VIIIc	45
Dias für D-Zugwagen	45
G. Kerber	
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 91 ²	46
Bauteile für Modellbahnen in der Nenngröße H0	52
Mitteilungen des DMV	53
Wissen Sie schon?	54
E 05 103 entging der Verschrottung! ..	54
Buchbesprechung	54
H0-Heimanlage (2,35 x 1,30 m)	55
H0-Heimanlage des Herrn Alois Schleier	55
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	55
Diplomwirtschaftler W. Kunert	
Die V 200 – eine neue dieselelektrische Güterzuglokomotive der DR	57
G. Köhler	
Fahrzeugpark der DR verjüngt sich ..	59
H. Caseler	
Dieselklothe in der Nenngröße H0 ..	60
TT-Autotransportwagen mit Oberdeck	
Vorbild für die Industrie	61
Einfamilien-Doppelwohnhaus in H0 ..	62
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Günter Malzahn aus Berlin (siehe hierzu auch die Beschreibung der Anlage auf den Seiten 38 bis 40)

Foto: Günter Malzahn, Berlin

Rücktitelbild

V 200 001 und V 180 165 vor dem Ringlokschuppen des Lokbahnhofs Bw Leipzig-Süd (Außenstelle) (siehe auch „Für unser Lokarchiv“, Seite 57)

Foto: Gottfried Köhler, Berlin

In Vorbereitung

Werbung auf der Modellbahnanlage
Eine Windmühle in der Nenngröße H0
Anregung zum Bau der Lok E 52

1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Съезд германского мод. железно-дорожного союза

First Congress of the German Model Railway Association

Premier congrès de la association allemande du modélisme ferroviaire

Der erste Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes war der bisherige Höhepunkt in unserer Arbeit. Er diente dazu, Rückschau über die vergangenen 4 Jahre zu halten und Maßnahmen für eine noch wirkungsvollere Tätigkeit für die neue Legislaturperiode des Präsidiums festzulegen. Der Verlauf des Verbandstages zeigte, daß der DMV zu einer festgefügteten Organisation gewachsen ist, die in Übereinstimmung in Zielsetzung und Aufgaben von den Arbeitsgemeinschaften über die Bezirksvorstände bis zum Präsidium besteht. Darin liegt die Gewähr für die erfolgreiche Lösung der großen Aufgaben der nächsten Jahre. Sowohl im Rechenschaftsbericht des Präsidiums wie auch in den Diskussionsbeiträgen kam zum Ausdruck, daß es nun, nachdem der Verband organisatorisch gefestigt ist, vor allem darauf ankommt, die gesamte Verbandsarbeit im Niveau zu heben und vom Inhalt her interessanter und anziehender zu gestalten.

Der Rechenschaftsbericht des Präsidiums ging davon aus, daß eine sinnvolle Freizeitgestaltung und eine Beschäftigung mit unserem Hobby nur im Frieden möglich ist. Deshalb sei der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung dafür gedankt, daß durch ihre kluge, dem Frieden und dem Wohlstand der Menschen dienende Politik unserem Volke der Frieden erhalten wurde und wir uns eine glückliche Zukunft aufbauen können.

Das Präsidium schätzte in seinem Bericht ein, daß die überwiegende Mehrzahl unserer Mitglieder ihre ganze Kraft, viele Tausende Stunden ihrer Freizeit und ihren ganzen Ideenreichtum eingesetzt haben, um unseren Verband aufzubauen und durch aktive Arbeit zu beleben. Diese positive Seite sollte auch mehr als bisher in den zentralen und örtlichen Presseorganen sowie in Rundfunk und Fernsehen zum Ausdruck kommen. Besonders dankte das Präsidium den Arbeitsgemeinschaften, die durch gut gestaltete Ausstellungen örtlich und auch im Ausland die Arbeit unseres Verbandes hervorragend dokumentierten und einen wesentlichen Beitrag zur Anerkennung unserer Arbeit leisteten.

Auch die Modelleisenbahnwettbewerbe, die, von unserer Fachzeitschrift ins Leben gerufen, nun schon seit 14 Jahren durchgeführt werden, zeugen von der guten Arbeit unserer Modellbauer. Mit besonderer Freude konnte festgestellt werden, daß die Modelleisenbahner der DDR seit Bestehen unseres Verbandes bei internationalen Wettbewerben 28 erste, 24 zweite, 21 dritte Preise sowie zahlreiche Anerkennungen erringen konnten. Hierin kommt das große Können und die Liebe unserer Modelleisenbahner zu ihrem Hobby zum Ausdruck. Diese hervorragenden Ergebnisse und auch die guten Erfolge beim Aufbau vieler Gemeinschaftsanlagen in relativ kurzer Zeit zeugen von den hervorragenden Ergebnissen der Gemeinschaftsarbeit im Modelleisenbahnwesen. Die Bedeutung, die unser Staat der Entwicklung eines kulturreichen Lebens und einer schöpferischen Freizeitgestaltung seiner Bürger beimißt, geht u. a. auch daraus hervor, daß unserem Verband zur Unterstützung seiner Arbeit bisher insgesamt Spenden in Höhe von über 110 000 MDN allein

von der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung gestellt wurden.

Einen besonderen Schwerpunkt bildet unsere Arbeit mit den Jungen Pionieren und Schülern. Die zentral durchgeführten Meisterschaften Junger Eisenbahner bieten einen guten Ansatzpunkt, um Interessenten für das Modelleisenbahnwesen und für die große Eisenbahn schon im Schulalter zu erfassen und sie als künftige Mitglieder unserer Organisation an der Arbeit in unseren Arbeitsgemeinschaften zu begeistern.

Als weitere Schwerpunktaufgabe für die nächsten 4 Jahre wurde im Rechenschaftsbericht des Präsidiums auch die Arbeit mit den Pioniereisenbahnen und den Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“ in den Stationen „Junger Techniker“ genannt.

Besonders erwähnt wurde, daß es notwendig ist, für die vielen Eisenbahnfreunde eine ihnen zusagende Beschäftigung im Rahmen unseres Verbandes zu ermöglichen. Die guten Ansätze hierfür, die u. a. bei der Arbeitsgemeinschaft des Verkehrsmuseums Dresden vorhanden sind, gilt es zu verallgemeinern. Anerkennenswert ist auch die Initiative einiger Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes, die im Rahmen von Patenschaftsverträgen den örtlichen Reichsbahndienststellen aktive Hilfe bei der Schneeabfuhr und der Lösung anderer betrieblicher Probleme geleistet haben. Hierdurch kommt in der Tat die enge freundschaftliche Verbundenheit der Modelleisenbahner zu ihrem großen Vorbild zum Ausdruck. Auch die Übernahme von Aufträgen zur Herstellung von Projektierungsmodellen für die Deutsche Reichsbahn beweist, daß die Modelleisenbahner wohl in der Lage sind, auch an der Lösung der Rationalisierungs- und Entwicklungsaufgaben der Deutschen Reichsbahn mitzuarbeiten.

Im Rechenschaftsbericht dankte das Präsidium im Namen aller Modelleisenbahner den Werkträgern unserer Modellbahnindustrie, die, aus dem Nichts aufbauend, heute Modelleisenbahnartikel produzieren, die durchaus Weltniveau haben und in einigen Fällen sogar das Weltniveau bestimmen und so den Modelleisenbahnern eine gute technische Basis für ihre Beschäftigung geben. In diesem Zusammenhang verdient auch die Arbeit unserer Technischen Kommission unter Leitung von Herrn Prof. Dr.-Ing. habil. Kurz besondere Anerkennung. Durch die aktive Mithilfe an der Entwicklung von Standards und Normen für die Modellbahnindustrie und Mitarbeit an perspektivischen Planvorschlägen zur Entwicklung neuer Modelle hat sie einen wesentlichen Anteil an der technischen Weiterentwicklung im Modelleisenbahnwesen nicht nur im nationalen, sondern auch im internationalen Maßstab.

Das Präsidium hat in den ersten 4 Jahren eine umfangreiche Arbeit geleistet, um die organisatorischen Grundlagen für eine ordnungsgemäße Verbandsarbeit zu schaffen. Die Beschlußfassungen über die Richtlinien für die Arbeit der Revisionskommissionen, die Finanzrichtlinien, die Geschäftsordnung und den Geschäftsverteilungsplan waren organisatorische Voraussetzungen für die ordnungsgemäße Arbeit des Verbandes in allen Ebenen. Hier ist auch besonders die umfangreiche, gut fundierte Kleinarbeit des General-

sekretariats zu erwähnen. Der Rechenschaftsbericht des Präsidiums klang aus mit dem Dank an alle Mitglieder unseres Verbandes, die mit viel Begeisterung und Liebe zur Sache aktiv an der Verwirklichung der Ziele des DMV mitgearbeitet haben.

In Auswertung der Erfahrungen der ersten 4 Jahre des Bestehens unserer Organisation beschlossen die Delegierten einige Änderungen und Ergänzungen des Statuts, die nachstehend aufgeführt werden:

● 1. § 1 Ziff. 1 erhält folgenden Wortlaut:

„1. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) ist die Dachorganisation der Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn der Deutschen Demokratischen Republik. Er erzieht seine Mitglieder zu sozialistischem Denken und Handeln, zur Liebe und Treue zu unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat sowie zur Mehrung und zum Schutz des sozialistischen Eigentums.“

● 2. § 2 wird wie folgt geändert:

2.1. Der 2. Satz der Ziff. 7 – einschließlich der Erläuterungen – wird neue Ziff. 8.

Die bisherige Ziff. 8 wird Ziff. 9.

2.2. § 2 wird durch folgende neue Ziffern ergänzt:
„10. Mit Zustimmung des Präsidiums können auch an der Arbeit und den Zielen des DMV interessierte Institutionen und Betriebe Mitglied des Verbandes werden. Deren Rechte und Pflichten sowie deren Mitgliedsbeiträge werden vom Präsidium im Einzelfall durch Vereinbarung geregelt.“

11. Das Präsidium kann Persönlichkeiten, die sich bei der Verwirklichung der Ziele des DMV besonders verdient gemacht haben, die Ehrenmitgliedschaft im DMV zuerkennen. Die Ehrenmitglieder sind nicht verpflichtet, Mitgliedsbeiträge zu entrichten.“

● 3. § 5 Ziff. 5 wird durch folgende Ziffern ersetzt:

„5. Zwischen den Bezirksdelegiertenkonferenzen leitet der Bezirksvorstand die Arbeit im Bezirk und führt die auf der Bezirksdelegiertenkonferenz gefaßten Beschlüsse durch.“

6. Der Bezirksvorstand wird von der Bezirksdelegiertenkonferenz mit einfacher Stimmenmehrheit auf die Dauer von 2 Jahren gewählt und nimmt in seiner konstituierenden Sitzung die Wahl des Vorsitzenden, seiner Stellvertreter und die Verteilung der Funktionen vor.“

Die bisherige Ziff. 6 wird Ziff. 7.

● 4. § 8 erhält folgenden Wortlaut:

„Revisionskommissionen

1. Die Zentrale Revisionskommission, die Bezirksrevisionskommissionen und die Revisionskommissionen sind Kontrollorgane der Mitglieder.

2. Die Zentrale Revisionskommission wird vom Verbandstag auf 4 Jahre, die Bezirksrevisionskommissionen von den Bezirksdelegiertenkonferenzen und die Revisionskommissionen von den Mitgliederversammlungen für die Dauer von 2 Jahren gewählt.

3. Die Zentrale Revisionskommission, die Bezirksrevisionskommissionen und die Revisionskommissionen wählen auf ihrer konstituierenden Sitzung den Vorsitzenden.

4. Die Zentrale Revisionskommission, die Bezirksrevisionskommissionen und die Revisionskommissionen arbeiten nach den Richtlinien des Verbandstages.

● 5. § 9 Ziff. 2 erhält folgenden neuen Wortlaut:

„Die monatlichen Mitgliedsbeiträge sind:

- | | | |
|--|---------------|---------|
| a) für Mitglieder mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von | 0–300,— MDN | 1,— MDN |
| b) für Mitglieder mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von | 301–600,— MDN | 2,— MDN |
| c) für Mitglieder mit einem monatlichen Bruttoeinkommen über | 600,— MDN | 3,— MDN |

d) für Jugendliche bis zum vollendeten 16. Lebensjahr ohne Rücksicht auf ihr Einkommen

	0,50 MDN
--	----------

Die Aufnahmegebühr beträgt

	2,— MDN“
--	----------

§ 9 Ziff. 4 wird durch folgenden Satz ergänzt:

„Mindestens 60% der Mitgliedsbeiträge verbleiben bei den Arbeitsgemeinschaften.“

● 6. § 10 erhält folgenden Wortlaut:

„Emblem und Abzeichen des DMV

1. Das Emblem des DMV zeigt auf goldenem Untergrund mit rotem Rand die Nachbildung einer elektrischen Lokomotive in grüner Prägung und die Buchstaben DMV.“

● 7. § 11 erhält folgenden Wortlaut:

„Auszeichnungen

1. Das Präsidium hat das Recht, Mitglieder, die sich bei der Erfüllung der Aufgaben des Verbandes besonders verdient gemacht haben, staatlichen oder gesellschaftlichen Organen zur Auszeichnung vorzuschlagen.

2. Das Präsidium kann Mitglieder und andere Personen, die sich um die Entwicklung des DMV besonders verdient gemacht haben, mit der Ehrennadel des DMV in Bronze, Silber oder Gold auszeichnen.“

Dafür wird Ziff. 8 des § 4 gestrichen.

● 8. Die bisherigen §§ 11 und 12 erhalten die Bezeichnung § 12 und § 13.

Weiterhin beauftragte der Verbandstag das Präsidium, in den nächsten 4 Jahren folgende Aufgaben zu lösen:

1. Einleitung von Maßnahmen mit dem Ziel, Jugendliche unter 14 Jahren an der Arbeit unseres Verbandes stärker zu interessieren.

2. Den Freunden der Eisenbahn mehr als bisher Möglichkeiten für die Mitarbeit in unserem Verband durch eine ihren Interessen entsprechende Freizeitgestaltung zu geben.

3. Zur Unterstützung der Arbeitsgemeinschaften bei der Werbung und zur Popularisierung ihrer Arbeiten sind

– eine fahrbare Bibliothek und Ausstellung einzurichten

– die Werbung in Presse, Rundfunk und Fernsehen zu verstärken und

– in Zusammenarbeit mit der Modellbahnindustrie und dem Handel deren Werbemöglichkeiten für unseren Verband zu nutzen.

4. Mit den Organen der Deutschen Reichsbahn sind unsere Arbeitsgemeinschaften zur Verkehrswerbung, zu den Messen der Meister von Morgen, zur Mitwirkung am Tag des deutschen Eisenbahners und zur Unterstützung bei der Herstellung von Entwurfsunterlagen und technischen Eisenbahnbetriebsmodellen heranzuziehen.

5. Auf der Grundlage der erfolgreichen Arbeit der Kulturhäuser der IG Transport- und Nachrichtenwesen in Magdeburg und Frankfurt (Oder) ist die Zusammenarbeit unserer Arbeitsgemeinschaften mit den gewerkschaftlichen Kultureinrichtungen zu verbessern.

6. Ein Zentralarchiv für Bauzeichnungen, Gleispläne, Dokumentationen usw. ist für die Freunde der Eisenbahn beim Fachorgan unseres Verbandes zu schaffen.

In der sehr regen Diskussion, an der 24 Delegierte teilnahmen, gingen viele Redner auf die im Rechenschaftsbericht genannten Schwerpunkte ein und gaben aus ihrer Erfahrung heraus wertvolle Hinweise für die Lösung der Aufgaben unseres Verbandes.

So sprach Herr Fährmann von der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Dresden über die Arbeit der ZAG und betonte, daß diese Organisationsform sich bewährt habe und die Möglichkeit biete, Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner, die sich nicht mit dem Bau einer

Gemeinschaftsanlage befassen, organisatorisch zu vereinigen und das Leben der Arbeitsgemeinschaften so zu gestalten, daß jedes Mitglied seinen Wünschen entsprechend arbeiten kann.

Herr Schulz von der Arbeitsgemeinschaft Frankfurt (Oder) berichtete über die guten Erfolge der Jugendarbeit, die u. a. darin zum Ausdruck kommen, daß die Anlage der Arbeitsgemeinschaft, die mit dem neuen Lichtsignalsystem der Deutschen Reichsbahn ausgerüstet ist, oft von Schulklassen und Schülern der Zentralen Betriebsakademie besucht wird. Eine Gruppe dieser Arbeitsgemeinschaft arbeitet direkt am Aufbau einer Schüleranlage in einer Frankfurter Schule und wird hierbei von der Schulleitung und den Organen der Volksbildung gut unterstützt.

Über die gute Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Kahla sprach deren Leiter, Herr Richter. Er bewies, daß auch außerhalb der Großstädte – in Landkreisen – mit Hilfe einer guten Unterstützung gesellschaftlicher Organisationen und staatlicher Stellen eine wirkungsvolle Tätigkeit des DMV entwickelt werden kann.

Herr Hanusch schilderte, wie der Bezirksvorstand Cottbus in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn eine fahrbare Werbeausstellung eingerichtet hat, in der neben kleineren Modellanlagen auch eisenbahntechnische Filme gezeigt und ein Wissenstoto veranstaltet wird.

Als erste Bilanz kann festgestellt werden, daß über 11 000 Besucher diese Ausstellung sahen.

Der Vorsitzende der Gewerkschaftsleitung des Rbd-Betriebs Erfurt, Herr Walter Böse, überbrachte dem Verbandstag die Grüße des Zentralvorstandes der IG Transport- und Nachrichtenwesen. Er führte aus, daß in den Betriebskollektivverträgen und Dienststellenvereinbarungen der Betriebe der Deutschen Reichsbahn mehr als bisher im Rahmen der Entwicklung des geistig-kulturellen Lebens auf eine enge Zusammenarbeit mit unserem Verband orientiert wird.

Die Herren Kieper und Schatz berichteten ausführlich, wie sich in ihren Arbeitsgemeinschaften die Freunde der Eisenbahn mit dem großen Vorbild beschäftigten. Als besondere Interessengebiete führten sie die Schmalspurbahnen und die städtischen Nahverkehrsmittel an und regten an, ein Schmalspurmuseum zu schaffen und auch Archivmaterial für die Eisenbahnfreunde zu sammeln.

Herr Karl-Heinz Kern schilderte anschaulich die Erfolge seiner Arbeitsgemeinschaft Ostritz bei der Durchführung von Modellbahnausstellungen. Er führte aus, daß die Arbeitsgemeinschaft über keine Gemeinschaftsanlage verfügt und die Heimanlagen ihrer Mitglieder in Ausstellungen zeigt. Besonders hob Herr Kern die gute Unterstützung seiner Arbeitsgemeinschaft durch die zuständigen staatlichen Organe hervor. Er gab bekannt, daß die letzte Ausstellung von 14 500 Personen besucht wurde und daß die Arbeitsgemeinschaft ihre Verbundenheit mit dem kämpfenden vietnamesischen Volk durch die Bereitstellung einer Spende aus dem Erlös der Ausstellung bekräftigt hat.

Herr Horn, Werkdirektor des VEB Piko und Vorsitzender der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör, überbrachte die Grüße der Werktätigen der Modellbahnindustrie an den Verbandstag und setzte sich in seinen Ausführungen für eine noch engere Zusammenarbeit mit dem DMV, vor allem auf technischem Gebiet, ein. Er sprach zu einigen Fragen der Entwicklung und der Produktion von Modelleisenbahnartikeln und dankte allen Modelleisenbahnern, die durch ihre kritischen Hinweise und anerkennenden Worte eine wertvolle Hilfe für die Hersteller gegeben haben.

Die Grüße des Oberbürgermeisters der Stadt Leipzig an den Verbandstag überbrachte der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Herr Blöbbaum. Er schilderte anschaulich die Durchführung der erfolgreichen Ausstellungen in Leipzig, die im Monat Dezember schon zur Tradition der Messestadt geworden sind. In seinen Ausführungen kam zum Ausdruck, daß eine große Arbeitsgemeinschaft weitaus bessere Möglichkeiten für eine wirkungsvolle Arbeit hat, als es bei kleineren Arbeitsgemeinschaften sein kann.

Herr Storch von der Arbeitsgemeinschaft Zwickau sprach in seinen Ausführungen besonders den Ehefrauen und Familienangehörigen der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn den Dank dafür aus, daß sie mit soviel Verständnis unserem Hobby gegenüberstehen und uns so die Voraussetzungen für unsere Arbeit schaffen. Er schilderte die Aktivität der Zwickauer Modelleisenbahner, die noch weitaus größere Erfolge in ihrer Arbeit erreichen könnten, wenn ihnen entsprechende Arbeitsräume zur Verfügung stehen würden.

Herr Rabe vom Bezirksvorstand Magdeburg sprach über die bisherigen Erfahrungen bei der Modellprojektierung für die Deutsche Reichsbahn. Er führte einige Beispiele dafür an, daß durch die Übernahme solcher Arbeitsaufträge die Arbeitsgemeinschaften eine gute finanzielle Grundlage schaffen können und andererseits auch großer volkswirtschaftlicher Nutzen dadurch entsteht, daß für den Auftraggeber die Modellprojektierung nicht so kostenaufwendig ist wie die bisherige Reißbrettmethode.

Als letzter Diskussionsredner überbrachte Herr Otto Petrik, Generalsekretär des ungarischen Modelleisenbahn-Verbandes, in deutscher Sprache die Grüße der ungarischen Modelleisenbahner. Er schilderte, wie die Zusammenarbeit unserer Verbände begann, sich festigte und welche großen Erfolge durch die gemeinsame Arbeit erreicht werden konnten. Er erwähnte hierbei besonders die internationalen Modellbahnwettbewerbe und -ausstellungen 1964 und 1966 und dankte den Modelleisenbahnern der DDR für die auf diesen Ausstellungen gezeigten Leistungen.

In seinem Schlußwort dankte der Vizepräsident, Herr Dr. Thiele, allen Delegierten im Namen des neuen Präsidiums für das erwiesene Vertrauen und versprach, daß alle Präsidiumsmitglieder sich voll dafür einsetzen werden, die Aufgaben, die sich aus den Beschlüssen des Verbandstages ergeben, erfolgreich zu lösen. Er dankte weiterhin den Delegierten für die wertvollen Hinweise und die disziplinierte Diskussion, die besonders anzuerkennen ist, wenn man berücksichtigt, daß der Zeitplan weit überschritten wurde und viele Delegierte schon in der vorhergehenden Nacht während der Anreise zum Verbandstag viel Schlaf versäumten. Mit dem Dank an die Organisatoren des Verbandstages, an das Personal des Reichsbahnerholungsheims und an die Organe der Deutschen Reichsbahn für die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung schloß Herr Dr. Thiele unseren 1. Verbandstag.

Die erlebnisreichen Stunden im Reichsbahnerholungsheim und auch am nächsten Tage bei der Exkursion zur Oberweisbacher Bergbahn und der mit einigen unvorhergesehenen Einlagen versehenen Rückfahrt der Teilnehmer im Sonderzug nach Erfurt werden alle Delegierten in Erinnerung behalten. Die enge Verbundenheit aller Mitglieder zu unserem Verband, die im Verlauf des 1. Verbandstages zum Ausdruck kam, gibt uns allen die Kraft, auch in Zukunft weitere schöne Erfolge in unserer Arbeit zu erringen und unseren Verband weiter zu stärken und zu festigen.

Helmut Reinert

Lichtsignale für die Nenngröße N

Die Entwicklung der Modelleisenbahn führte zu immer kleineren Nenngrößen. Die dabei stets auftretenden Probleme werden durch die Ausnutzung neuester Erkenntnisse gelöst.

Seit dem Erscheinen der Nenngröße TT gibt es kaum noch Lichtquellen, die in ihren Abmessungen dem Maßstab dieser Nenngröße entsprechen. Besonders deutlich wird das bei TT-Lichtsignalen, die eine unnatürliche, durch die Länge der Glühbirne bedingte Tiefe aufweisen. Die Nenngröße N bringt diesbezüglich noch größere Probleme, und es ist an der Zeit, sich über neue Lichtquellen für die Modelleisenbahn Gedanken zu machen.

Zuverlässige Lichtquellen kleiner Abmessungen können auf Halbleiterbasis hergestellt werden. Wir betrachten dazu einen in Durchlaßrichtung gepolten pn-Übergang (siehe hierzu „Der Modelleisenbahner“, Heft 7/1966, „Halbleiter im Modellbahnbau“). Bei der auftretenden Rekombination wird die Rekombinationsenergie frei und äußert sich bei Silizium beispielsweise in der Erwärmung des pn-Übergangs. (Die Rekombinationsenergie ist großemäßig gleich der Energiezufuhr, die nötig ist, um eine Elektronenpaarbindung zu lösen, also ein Leitungselektron zu erhalten.) Bei einigen Halbleitermaterialien, beispielsweise Galliumarsenid (GaAs), wird die Rekombinationsenergie nicht als Wärme, sondern in Form von Licht frei. GaAs-Dioden setzen also

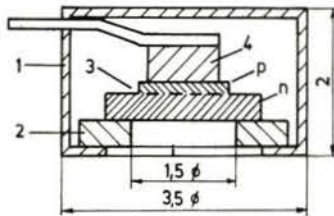


Bild 1 Schematische Darstellung einer GaAs-Diode

den elektrischen Strom direkt in Licht um. Die Bestrebungen gehen dahin, solche Strahlungsquellen für alle Wellenlängen des sichtbaren Spektrums zu entwickeln. Bild 1 zeigt den Aufbau einer GaAs-Diode. In einer 2 mm hohen Kapsel (1) von 3,5 mm Durchmesser befindet sich ein Kontaktring (2), auf dem eine GaAs-Scheibe (3) mit pn-Übergang liegt. Auf der p-Schicht ist ein weiterer Kontakt (4) angebracht. Die strahlende Fläche hat einen Durchmesser von 1,2 mm. Diese neuen Bauelemente eignen sich, nachdem, was bis jetzt über sie bekannt ist, hervorragend als Lichtquellen für die Modelleisenbahn, besonders für Lichtsignale und Fahrzeugbeleuchtung. Da es aber sicher noch einige Zeit dauern wird, bis strahlende Halbleiterdioden im Handel erhältlich sein werden, wollen wir uns einer anderen Möglichkeit zuwenden, maßstabgerechte Lichtsignale für die Nenngröße N herzustellen.

Mit Hilfe der Totalreflexion gelingt es, eine hinreichende Lichtintensität an der Austrittsöffnung zu erreichen, obwohl die Quelle nicht direkt dahinter sitzt. Totalreflexion tritt nur dann ein, wenn ein Lichtstrahl aus einem optisch dichteren Medium mit dem Brechungsindex n_1 auf die Grenzfläche eines optisch dünneren Mediums mit dem Brechungsindex n_2 fällt und der Ein-

fallwinkel α_1 einen bestimmten Wert nicht unterschreitet. Der Grenzwinkel α'_1 ergibt sich aus dem Brechungsgesetz (Bild 2a):

$$n_1 \cdot \sin \alpha_1 = n_2 \cdot \sin \alpha_2$$

Wenn n_1 größer als n_2 ist und $\alpha_2 = 90$ Grad, also der Lichtstrahl streifend in das optisch dünnere Medium übergeht, dann ist $n_1 \cdot \sin \alpha'_1 = n_2$, weil $\sin 90$ Grad = 1 (Bild 2b). Ist der Winkel α_1 größer als er dem Wert $\sin \alpha'_1 = n_2/n_1$ entspricht (gestrichelter Lichtweg), so läßt sich das Brechungsgesetz nicht mehr befriedigen, es tritt keine Brechung mehr auf, sondern totale Reflexion an der Grenzschicht. Das Licht, das in ein optisch dichteres Medium unter einem Grenzwinkel größer α'_1 eingestrahlt wird, verläßt dieses nicht, solange obige Bedingung an allen Stellen der Grenzschicht erfüllt ist.

Auf dieser Grundlage beruht die Lichtleitung in Faseroptiken und die Lichtumlenkung am Prisma. Ist eine gestreckte Glas- oder Kunststoffaser mit einem Brechungsindex größer als $\sqrt{2}$ von Luft als optisch dünnerem Medium umgeben, so finden für alle Strahlen, die unter beliebig großem Winkel γ gegen die Normale N der Eintrittsfläche einfallen, Totalreflexion statt (Bild 3). Um solche Glasfasern bündeln zu können, müssen sie mit einem Mantel von niedrig brechendem Material umgeben werden.

Für Beleuchtungszwecke auf Modellbahnanlagen kann

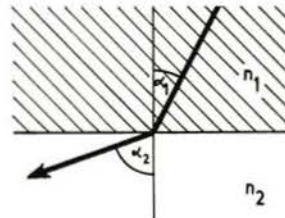


Bild 2a Zeichnung zum Brechungsgesetz

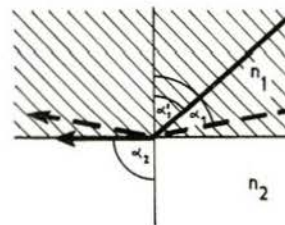


Bild 2b Zeichnung zur Bestimmung des Grenzwinkels α'_1

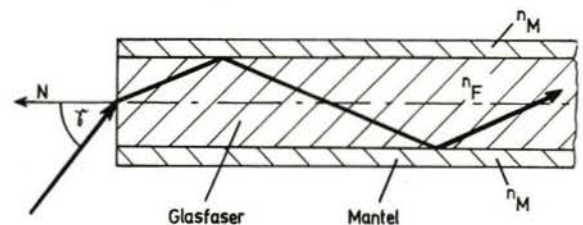


Bild 3 Lichtleitung in einer ummantelten Faser durch Totalreflexion. Der Brechungsindex n_M ist kleiner als n_F .

man sich Lichtleitkabel selbst herstellen. Dazu füllt man blasenfrei in einen PVC-Schlauch der gewünschten Dicke ein Gießharz, beispielsweise Polyester G, Epilox EGK 19 oder eine Elastikmischung aus EGK 19 und Dolacal G, schneidet nach dem Aushärten den Schlauch auf und zieht ihn ab. Näheres über die Herstellung dieser Lichtleitkabel und die Bezugsmöglichkeiten der Gießharze ist nachzulesen im Heft 59 „Der praktische Funkamateuer“. Solche Kabel sind für Lichtsignale wenig geeignet, da kleine Krümmungsradien und die Verletzung des Luftmantels durch Befestigungen zu erheblichen Lichtverlusten führen.

Im Bild 4 ist ein Lichtsignal der Nenngröße N dargestellt, bei dem die Totalreflexion wie am rechtwinkligen Prisma ausgenutzt wird. Auf diese Weise läßt sich das Licht von den Glühbirnen bis zu den Austrittsöffnungen (gestrichelte Linien – Lichtweg) unter relativ geringen Verlusten lenken. In einem Metallrohr (R) sitzen eine grüne Lampe (Lg) und eine rote (Lr). Ihr Licht wird über die total reflektierenden Flächen (S1) und (S2) auf die Austrittsöffnungen in der Blende (B) geworfen. Der zweiteilige Signalmast besteht aus farblosem Piacryl (Plexiglas), wird unten durch das Rohr und oben durch die straff aufgesetzte Blende zusammengehalten. Wenn farbiges Piacryl zur Verfügung steht, fertigt man den linken Mastteil aus grünem, den rechten aus rotem an. Es ist darauf zu achten, daß das Piacryl einen kleinen Absorptionskoeffizienten besitzt, d. h. gut durchsichtig ist. Die Beleuchtung erfolgt dann mit gelben Glühbirnen.

Die im Bild 4 gezeigte Form wird mit Drahtbügeln auf der Anlagenplatte befestigt. Es ist aber auch möglich, die beiden Lampen in der Platte zu versenken und unter Wegfall der beiden spiegelnden Flächen (S1) direkt von unten in den Mast zu strahlen (Bild 5a). Auch eine Form wie im Bild 5b ist möglich. Die Anord-

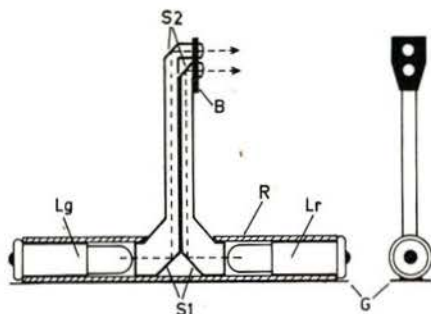


Bild 4 Aufbau des Lichtsignals. Es wird auf der Anlagenplatte montiert

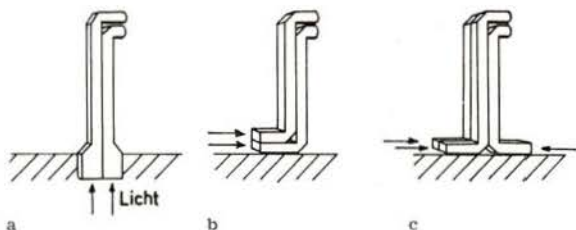


Bild 5a Mast eines Lichtsignals mit unter der Oberfläche liegendem Beleuchtungsteil

Bild 5b Lichtsignalmast, bei dem die beiden Glühbirnen waagrecht übereinander angeordnet werden

Bild 5c Neben- und hintereinander angeordnete Mastteile (beispielsweise für rot, gelb und grün)

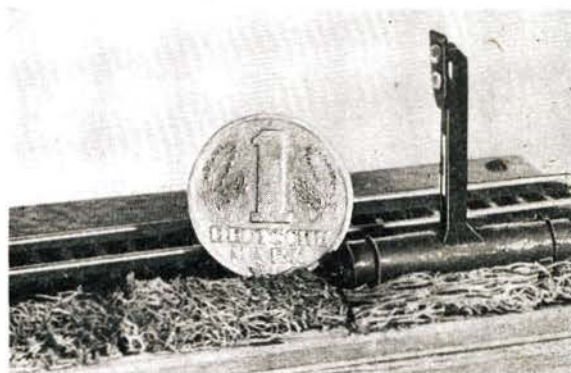


Bild 6 Ein von Herrn Siegfried Reichmann nach der beschriebenen Methode hergestelltes Lichtsignal

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

nung der Mastteile nebeneinander und hintereinander kann notwendig werden, wenn für die Darstellung weiterer Signalbilder noch ein dritter oder vierter Mastteil angebracht wird (Bild 5c).

Das Rohr (R) wird so gewählt, daß eventuell unter Zwischenlegen dünner Blechstreifen die Lampen leicht klemmend hineingehen. Oben erhält es eine Aussparung, in die die Mastteile einzeln eingesetzt und dann mit der Blende (B) untereinander befestigt werden. Bei sauberer Passung aller Einzelteile sind keine weiteren Befestigungen notwendig. Der angelötete Blechstreifen (G) dient als Auflagefläche. Aus 2 mm dickem Piacryl werden mit einer Laub- oder Metallsäge die beiden Mastteile vorsichtig herausgesägt und auf ihre Endabmessungen gefeilt. Im Material dürfen dabei keine Sprünge entstehen! Die wichtigsten Teile am Mast sind die vier spiegelnden Flächen (S1) und (S2). Sie müssen sehr genau einen Winkel von 45 Grad mit der Horizontalen und der Vertikalen bilden. Die Lichtaustrittsöffnungen werden abgerundet und in die Blende aus 0,5 bis 1 mm dickem Blech eingepaßt. Die so vorgefertigten Mastteile haben in der Mitte quadratischen Querschnitt und müssen noch poliert werden. Dazu eignet sich gut die glatte Seite einer Hartfaserplatte oder ein Stück hartes Leder. Als Poliermittel kann eine Metallputzpaste (beispielsweise Elsterglanz), Polierrot mit Wasser oder auch Zahnpasta benutzt werden. Die Flächen werden so lange bearbeitet, bis die Mastteile von allen Seiten durchsichtig sind. Die spiegelnden Flächen (S1) und (S2) werden dann noch nachpoliert, bis sie ohne Benutzung von Poliermitteln nicht mehr verbessert werden können. Die Lichtausbeute hängt in erster Linie von der Güte dieser vier Flächen und ihrer Winkeltreue ab. Sprünge oder Verspannungen in den Mastteilen vermindern die Lichtausbeute. Beim Zusammenbau wird zwischen die Mastteile eine dünne polierte Aluminiumfolie gelegt, um zu verhindern, daß Streulicht von einem Mastteil in den anderen gelangt. Nun kann das Signal mit schwarzer Ausziehtusche angemalt werden. Es ist darauf zu achten, daß die Leitein- und -austrittsöffnungen sowie die vier spiegelnden Flächen völlig frei bleiben! Letztere dürfen außer Luft mit keinem anderen Material in Berührung kommen. Das Metallrohr kann auch mit Nitrofarbe angemalt werden. Bei der Erprobung des Lichtsignals wird die Lichtintensität durch Drehen der Lampen auf den Maximalwert eingestellt. Das erklärt sich durch die unsymmetrische Lage der Wendel in den Glühlampen. Diese Methode der Lichtleitung führt wie beim Vorbild zur Abstrahlung innerhalb eines engen Raumwinkels, d. h., nur aus der Sicht des Lokführers ist das Signalbild mit maximaler Intensität wahrnehmbar.

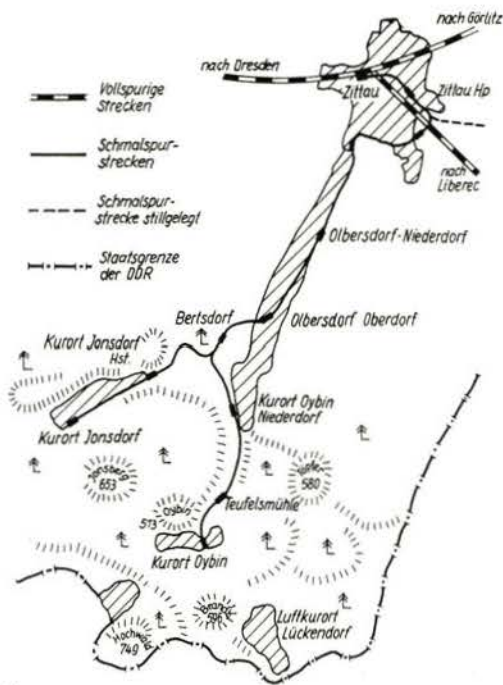
Die Schmalspurbahnen des Zittauer Gebirges

Es gibt keine Schmalspurbahn im Bereich der Deutschen Reichsbahn, auf der so viele Reisezüge verkehren wie auf den Strecken des Zittauer Gebirges. Auch auf vollspurigen Eisenbahnlinien finden wir nur selten eine derartige Zugdichte. Zwischen Zittau und Bertsdorf werden im Sommer bis zu 19 Zugpaare je Tag eingesetzt, und auch während des Winterfahrplans sind es nahezu genauso viele Reisezüge.

Eine Strecke führt von Zittau nach Kurort Oybin, die andere zweigt in Bertsdorf von der ersten ab und endet im Kurort Jonsdorf. Eine dritte Strecke verlief früher von Zittau über die Neiße nach Hermsdorf bei Friedland. Sie ist stillgelegt worden.

Die 750-mm-Spur-Strecken nach Kurort Oybin und Kurort Jonsdorf erschließen im südöstlichsten Teil der DDR ein landschaftlich äußerst reizvolles Gebiet. Mit seinen bizarren Sandsteinfelsen und den ausgedehnten Nadelwäldern ist das Zittauer Gebirge der Sächsischen Schweiz sehr ähnlich. Die wenigen Dörfer sind bekannte Kurorte. Schon der Umstand, daß an Sonntagen mehr Reisezüge als an Werktagen verkehren, beweist die Bedeutung des Gebirges als Erholungs- und Ausflugsgebiet.

Ein Blick auf den Bildfahrplan der Schmalspurbahnen zeigt, daß der Güterverkehr weniger Bedeutung hat. Im Stadtgebiet von Zittau sind mehrere Industrieanschlüsse durch Übergabezüge zu bedienen, und in Olbersdorf Oberdorf zweigt eine zwei Kilometer lange Anschlußbahn nach einem Braunkohlentagebau ab. Der starke Reiseverkehr bestimmt sowohl baulich als auch betrieblich den Charakter der Bahnen, die im Jahre 1890 gebaut wurden. Im Jahre 1913 wurde zwischen Zittau Vorstadt und Kurort Oybin der zweigleisige Betrieb eröffnet. Damit war diese Strecke die einzige der ehemals 30 sächsischen Schmalspurbahnen, die über ein zweites Streckengleis verfügte. Bereits während des zweiten Weltkrieges wurde es wieder abgebaut.



Die Bahnhöfe haben meist repräsentative Empfangsgebäude. Ihr Baustil entspricht dem der Oberlausitz und des Zittauer Gebirges. Die Bahnsteige sind größtenteils überdacht. Gepflegte Blumenrabatten weisen auf die Hauptaufgabe der Bahn hin.

Der Haltepunktabstand ist auffallend gering. Er liegt im Durchschnitt bei 1,5 Kilometern. Bild 5 zeigt die Ausfahrweiche des Bahnhofs Kurort Oybin Niederdorf.

2

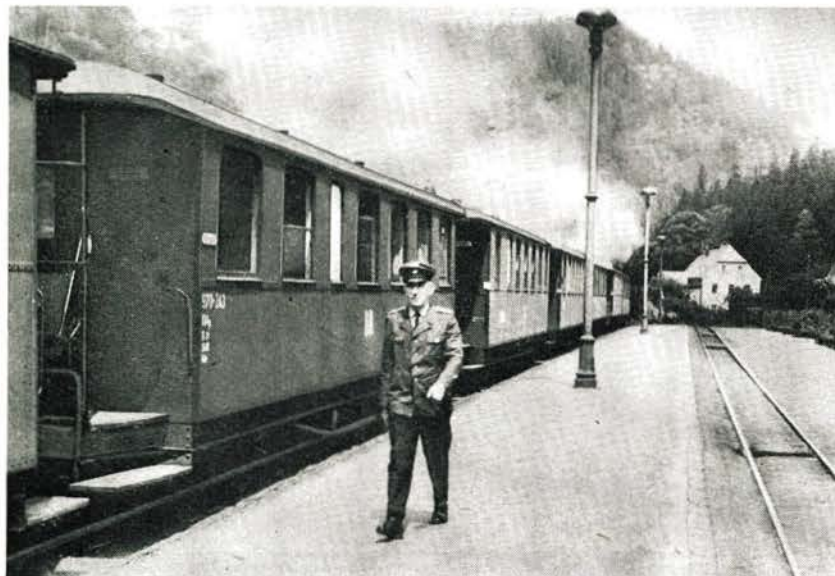


Bild 1 Streckenverlauf der Schmalspurbahnen Zittau—Kurort Oybin bzw. Kurort Jonsdorf

Bild 2 Ein Reisezug im Bahnhof Kurort Oybin

Unmittelbar daneben steht bereits die Kreuztafel zum Einfahrtsignal des weniger als 1000 m entfernten Bahnhofs Bertsdorf. Dieser ist als Knotenbahnhof mit einem hohen mechanischen Stellwerk ausgerüstet, das sich äußerlich nicht von den Stellwerken einer Normalspurbahn unterscheiden läßt.

Die Strecke Zittau-Kurort Oybin ist eine der wenigen, wenn nicht sogar die einzige Schmalspurbahn der Deutschen Reichsbahn, auf welcher der Betriebsdienst entsprechend den Fahrdienstvorschriften gehandhabt wird. Die Bahnhöfe Zittau, Zittau Süd, Zittau Vorstadt, Olbersdorf Oberdorf, Bertsdorf und Kurort Oybin sind mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Lediglich die Strecke Bertsdorf-Kurort Jonsdorf wird im vereinfachten Nebenbahndienst betrieben und ist dem Fahrdienstleiter Bertsdorf als Zugleitstrecke zugeordnet. Verwaltungsmäßig sind die Bahnhöfe beider Strecken dem Mutterbahnhof Zittau unterstellt. Früher waren die Bahnhöfe Zittau Vorstadt, Bertsdorf und Kurort Oybin selbständig.

Der Bahnhof Bertsdorf liegt unmittelbar am Fuße des Gebirges. Bis dahin weist die Strecke nur geringe Neigungen auf. Dann aber folgt nach Oybin eine Steigung von 33 und nach Jonsdorf von 37‰. Trotzdem sind bei Güterzügen 52 und bei Reisezügen 48 Achsen zugelassen. Es dürfen Züge mit 12 vierachsigen Personenzugwagen verkehren. Das ist nur mit den schweren 1'E1'-Lokomotiven der Baureihe 99⁷³ möglich, die eine Leistung von 600 PS haben. Sie erreichen eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Die zulässige Streckengeschwindigkeit ist jedoch auf 25 und stellenweise auf 15 km/h festgelegt.

Früher setzte man auch Triebwagen ein, denen Triebwagenanhänger beigegeben wurden, die aus Reisezugwagen umgebaut waren. Allerdings konnten die Triebwagen bergwärts nur mit einem und talwärts mit höchstens drei Beiwagen verkehren. Das reichte für das starke Verkehrsaufkommen vielfach nicht aus, und das mag wohl einer der Gründe gewesen sein, daß die Triebwagen vor rund fünf Jahren aus dem Verkehr gezogen oder auf andere Schmalspurbahnen umgesetzt worden sind. Ebenso erging es einem nach 1945 im Bw Dresden-Pieschen gebauten dreiteiligen Triebwagen. Die sozialistische Rationalisierung bei der Deutschen Reichsbahn erfordert es, Schmalspurbahnen und unwirtschaftliche Nebenbahnen stillzulegen. Sollte sich



Bild 3 Empfangsgebäude des Oybiner Bahnhofs

Bild 4 Blick auf die Gleisanlagen des Bahnhofs Kurort Oybin. Vier Bahnsteiggleise reichen zur Bewältigung des stärksten Ausflugs- und Wintersportverkehrs aus

Bild 5 Die Stationsabstände sind sehr gering. Hier steht bereits an der Ausfahrweiche die Kreuztafel zum Einfahrtsignal des nächsten Bahnhofs





Bild 6 Im Bahnhof Bertsdorf, der mit einem hohen mechanischen Stellwerk ausgerüstet ist, zweigt die Jonsdorfer Strecke ab

Fotos: Dipl.-Ing. Friedrich Spranger, Dresden

die DR entschließen, alle Schmalspurbahnen abzubauen, dann sollte sie einmal die Frage prüfen, ob nicht ein Schmalspurbahnabschnitt als technisches Denkmal der Nachwelt erhalten werden könnte. Für diesen Zweck erscheinen die Bahnen des Zittauer Gebirges (oder eine Strecke der Rügen-Bahnen — siehe dazu auch Heft 10/1966 „Rasender Roland als Attraktion für Touristen“ — Die Redaktion) als besonders geeignet. Der starke Reise-

Ing. ERICH PREUSS, Zittau

„Eine Bresche in die Mauern der Burg Eger“

In jedem Jahr fahre ich mit dem Motorroller ins Ausland. Als Eisenbahner und Freund der Eisenbahn bin ich natürlich immer bestrebt, interessante Strecken im Verlaufe eines Tagesausflugs zu befahren.

Wer an Ungarn denkt, vermeint, nur am Balaton eine schöne Eisenbahnstrecke zu finden. Das ist nicht abzustreiten, aber die interessanteste führt durch das Bükk-Gebirge im Nordosten des Landes. Das Bükk-Gebirge wird begrenzt von Ungarns zweitgrößter Stadt Miskolc



Bild 7 Die Lokomotiven der Baureihe 99⁷¹ verfügen über eine Leistung von 600 PS und sind für die steilen Gebirgsstrecken besonders gut geeignet

verkehr wird auch in Zukunft ein gewisses Minimum an Verkehrseinnahmen garantieren. Die vielen Zugfahrten werden günstige Lokkupplungen und Wagenumläufe sowie einen rationellen Personaleinsatz ermöglichen. Außerdem kann damit gerechnet werden, daß der Reiseverkehr weiter zunimmt, sobald die Strecken als einzige ihrer Art zu einer Besonderheit der Deutschen Reichsbahn geworden sind.

und der Weinstadt Eger, der Geburtsstätte des Erlauer Stierbluts.

Von Budapest braucht der Schnellzug mit Ellok bis Füzessabony 90 Minuten. Dort ist umzusteigen und bis Eger eine Nebenbahn zu benutzen. Der Bahnhof Eger ist ein Kopfbahnhof. Sofort fallen mir die vielen Weinwagen auf, die rangiert werden.

Unser Zug nach Putnok steht zur Weiterfahrt bereit. Eine Lok der BR 375 (entspricht etwa unserer BR 71) bespannt den aus fünf zweiachsigen Wagen bestehenden Zug.

Nachdem ein Meßtriebwagen eingefahren ist, geht es bei uns los.

Zunächst umfährt der Zug die halbe Stadt und erreicht damit den höchsten Punkt Egers, die Burgruine. Das „Museum im Freien“ hat dieser Bahn nicht viel Platz gelassen, und so mußten die Erbauer der Strecke eine Bresche in die Felsen und Mauern schlagen. Auf jeder Station füllt sich der Zug mit Schülern und Arbeitern. Die Bahn dient dem Schüler-, Berufs- und Ausflugsverkehr. Bei den Güterzügen bemerke ich immer wieder Verschlagwagen mit Schweinen und Geflügel.

Hinter dem Bahnhof Felnémet begrüßt uns der Wald. Bevor mehrere Tunnel durchfahren werden, sehen wir die Burgruine Szarvaskő aus dem 13. Jahrhundert. Das Engtal ist zu Ende, und rechts und links bietet sich das bezaubernde Bild satter, grüner Wiesen und immer wieder Gruppen rassiger Pferde. Am Bahnhof Monosbél taucht ein „alter Bekannter“ auf, ein Tafelberg, wie wir ihn aus der Sächsischen Schweiz kennen, der 786 m hohe Békő.