

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21

20



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

SEPTEMBER

9/72

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

9

SEPTEMBER 1972 · BERLIN · 21. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Moskau — Rb.-Ammann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Leipzig — o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden — Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) — Hansotto Voigt, Dresden — Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfungsamt Berlin — Karlheinz Brust, Dresden — Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin — Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner“:** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; **Fernsprecher:** 22 03 61; **grafische Gestaltung:** Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; **Chefredakteur des Verlages:** Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. **Erscheint monatlich, Vierteljährlich 6,— M, Sonderpreis für die DDR 3,— M.**

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23—31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. **Gültige Preisliste Nr. 1, Offsetrotationsdruck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151, Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.**

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. **UdSSR:** Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. **Bulgarien:** Raznoiznos, 1. rue Assen, Sofia. **China:** Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. **CSSR:** Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. **Polen:** Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. **Rumänien:** Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. **Ungarn:** Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. **KVDR:** Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. **Albanien:** Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. **Übriges Ausland:** Örtlicher Buchhandel. **Bezugsmöglichkeiten** nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Seite

Paul Kaiser	
Glückwunsch zum Zwanzigjährigen	237
Hansotto Voigt	
Modellbahnausstellungen — gestern und heute	258
Günter Barthel	
20 Jahre Anlagenbau	261
Günter König	
Geburtstag auch am Saalestrand	264
Dipl.-Ing.-Ök. Helmut Übelhör	
Die Entwicklung der Modelleisenbahnerzeugnisse in der DDR in den vergangenen 20 Jahren	267
Dokumentation, Jahrgänge 1960 bis 1970	271
Ing. Gottfried Köhler	
Neuentwickelter Doppelstockwagen aus Görlitz	275
Mitteilungen des DMV	277
Wissen Sie schon?	278
Elektrotechnik bei Modelleisenbahnanlagen	278
Lokfoto des Monats	279
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	280
Drei Modelleisenbahner-Generationen kommen zu Wort	281
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

20 Jahre gemeinsamer guter Fahrt der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn mit unserer Fachzeitschrift, mit dieser Fotomontage symbolisiert von unserem Mitarbeiter Achim Delang

Fotomontage: A. Delang, Berlin

Titelvignette

Wenn Sie anstelle der gewohnten Fahrzeugvignette auf unserem Titel dieses Mal die Zahl 20 finden, dann soll es Sie daran erinnern, daß unsere Fachzeitschrift mit diesem Heft ihr zweites Jahrzehnt vollendet. Wir hoffen, auch in den nächsten Jahren allen unseren Lesern stets ein guter Begleiter zu sein.

Zeichnung: Kurt Bienias, Berlin

Rücktitel

In den ersten zwanzig Jahren des Bestehens unserer Fachzeitschrift stand die gute alte Dampflokomotive zumeist im Mittelpunkt unserer Berichterstattung. Natürlich wollen wir sie auch in Zukunft nicht ganz vergessen, doch dem Wandel der Zeit entsprechend werden die neuen Traktionsarten mehr im Vordergrund stehen. Unser Bild zeigt: Sonderfahrt des BV Erfurt des DMV der DDR, Strecke Ilmenau/Rennsteig, kurz vor dem Bahnhof Rennsteig

Foto: Kluge

Glückwunsch zum Zwanzigjährigen

Paul Kaiser

*Mitglied des Präsidiums des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes der DDR*

Jahrgang 21 ist auf dem Umschlag des Organs des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, „der modelleisenbahner“, zu lesen. Unsere Fachzeitschrift für den „Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn“ besteht in diesen Tagen also 20 Jahre. Über 240 Ausgaben sind bisher erschienen. Sie widerspiegeln in vielfältiger Weise, daß es der Redaktion und ihren zahlreichen ehrenamtlichen Mitarbeitern Schritt um Schritt, manchmal auch unter Geburtswehen gelang, das gesellschaftliche Anliegen der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn, sinnvolle Freizeitgestaltung in unserem sozialistischen Staat zu sein, gut voranzubringen.

Dies ist Anlaß, Dank und Glückwunsch denen zu sagen, die während der 20 Jahre mit dazu beitrugen, daß die Wechselbeziehungen zwischen den vielen großen und kleinen Modelleisenbahnern unserer Republik und ihrer Zeitschrift sich ständig vertrauensvoll entwickelten.

Zu diesem Kreis gehören jene, die das erste Heft zur Herbstmesse 1952 herausbrachten, ebenso wie die Mitglieder des Redaktionsbeirates, die verantwortlichen Redakteure, die zahlreichen Autoren aus unserer Republik und aus den sozialistischen Bruderländern und auch die Hersteller, Setzer und Drucker, und nicht zuletzt unsere Leser mit ihren vielen Vorschlägen, Anregungen und ihren kritischen Bemerkungen. 5000 betrug die Auflage damals; heute beträgt sie 45 000.

Zahlreiche, vor allem junge Leser, erhielten so Einblick in die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn und wurden mit technischen und betriebsorganisatorischen Problemen des „großen Bruders“ vertraut gemacht. Hervorzuheben ist, daß „der modelleisenbahner“ stets den Gedanken der engen Freundschaft zur Sowjetunion und zu den uns brüderlich verbundenen sozialistischen Ländern bemüht war zu vertiefen.

Die Redaktion schrieb 1954 den ersten Modellbahnwettbewerb aus. Er hat sich inzwischen zu einem jährlich stattfindenden internationalen Ereignis entwickelt.

Unsere Zeitschrift hat auch wesentlichen Anteil daran, daß 1962 der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR als Heimstatt für die Modelleisenbahner unserer Republik gebildet werden konnte. Folgerichtig ist sie dann auch das Organ des Verbandes geworden. Seinem Präsidium sowie der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen sei für Rat und Unterstützung ebenfalls Dank gesagt.

Groß ist die Palette der in den einzelnen Jahrgängen diskutierten Fragen. Der Bogen spannt sich von technischen und Normenproblemen über das Bekanntmachen mit den Erzeugnissen der angesehenen DDR-Modellbahnindustrie bis zu den vielfältigsten Berichten und Erfahrungsaustauschen vom Leben in den Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner.

Die Redaktion sollte auch in Zukunft der politischen und technischen Bildung, Erziehung und Information der Modellbahnarbeitsgemeinschaften ihre besondere Aufmerksamkeit schenken. Das gleiche gilt für die weitere Vertiefung der langjährigen Verbindungen zu den Bruderzeitschriften aus den sozialistischen Ländern.

Alles in allem: Die Mitarbeiter des „modelleisenbahner“ können innerhalb von 20 Jahren auf viele wertvolle Leistungen zurückschauen. Klar ist auch, daß der Verband und unsere Modelleisenbahner noch viel von ihrer Zeitschrift erwarten. Die große Leserschaft hofft auf aussagekräftige Beiträge und interessante Anregungen und Hinweise, die das Verbandsleben bereichern und den Modellbahnfreunden neuen Stoff für eigene Überlegungen und schöpferische Betätigung mit der kleinen Eisenbahn vermitteln; denn sinnvolles Tun in der Freizeit führt letztlich auch zu hohen Leistungen im Beruf und im Wirken für unsere sozialistische Sache. Darum allen, die den „modelleisenbahner“ gestalten, neue Jahre erfolgreichen Schaffens.

Modellbahnausstellungen – gestern und heute

Das Herz eines richtigen Modelleisenbahners schlägt immer dann höher, wenn er eine gut ausgestattete und technisch einwandfreie Modelleisenbahnanlage betrachtet, auf der ein wirklickeitsnaher Bahnbetrieb abgewickelt wird. Aber auch auf alle anderen Zuschauer, ob jung oder alt, wirken die kleinen fahrenden Züge wie ein Magnet, besonders dann, wenn Landschafts- und Hintergrundgestaltung naturgetreu nachgebildet wurden. Wie gern möchte man da nicht nur ein Betrachter sein, sondern selbst am Fahrpult stehen und die Züge fahren lassen oder auch Weichen und Signale bedienen!

Daß das Vorführen einer großen Ausstellungsanlage über Wochen hinaus Nerven und Konzentration kostet, vermuten wohl nur wenige der Zuschauer. Konzentration ist nötig, um eine größere Zahl von Modellzügen, teilweise gleichzeitig unfallfrei über die Strecke zu bringen; Nerven – um die Tücken des Materials zu besiegen. Gerade aber in der steigenden Qualität des Materials ist der Fortschritt in der Modellbahntechnik in den letzten 20 Jahren zu erkennen. Wie sah es damals vor zwei Jahrzehnten auf diesem Gebiet aus?

Ausstellungsanlagen gab es schon, und zwar in den Nenngrößen H0 und 0, wobei das Zweileiter-Dreischienen-Fahrstromsystem noch weit verbreitet war. Dabei handelt es sich meist um Anlagen, die noch aus Vorkriegs-Gleismaterial von Märklin aufgebaut waren. Aber auch Zeuke verwendete bei seiner Spur-0-Produktion das „Dreischienengleis“, um keinen Fahrtrichtungs-Umschalter in den Triebfahrzeugen einbauen zu müssen. Man mußte sich in beiden Nenngrößen durch Selbstbau von Gleismaterial helfen. Für die Nenngrößen H0 gab es bereits Schwellenband aus Pappe und Hohlprofil von 3,5 mm Höhe. Dieses mußte mit dem Schwellenband gemeinsam auf Holzleisten genagelt werden. Für den etwa notwendigen Mittelleiter wurde Kupferdraht auf Nagel- oder Schraubenköpfe gelötet.

Heute steht uns im „Pilsz-Gleis“ ein hochwertiges Gleismaterial mit einer Vielzahl verschiedener Weichenformen zur Verfügung; die Spurhaltigkeit ist ga-

rantiert, weil das Schienenprofil auf jeder Schwelle fest geführt wird. Bei Verwendung von Neusilberprofil ist jede Korrosionsgefahr gebannt, die gerade bei Ausstellungsanlagen, die in Räumen mit unterschiedlicher Feuchtigkeit lagern oder betrieben werden, eine Quelle dauernder Störungen bildet.

Auch beim rollenden Material war man vor 20 Jahren noch weitgehend auf den Selbstbau angewiesen; allerdings – das wollen wir nicht verschweigen – war auch das Angebot an Bastlermaterial damals größer als heute. Bei dem Selbstbau von Fahrzeugen zahlte man mitunter viel Lehrgeld; ich denke da nur daran, daß Wagen mit starrer Achslagerung, wie sie damals üblich waren, stark zur Entgleisung neigen, weil sich Verwindungen des Gleisbettes nicht immer ganz vermeiden lassen. Ähnlich ist die Wirkung zu starr montierter Kupplungen und die schlechte Stromabnahme der Triebfahrzeuge durch Achsen, deren Lager zu wenig Spiel besitzen.

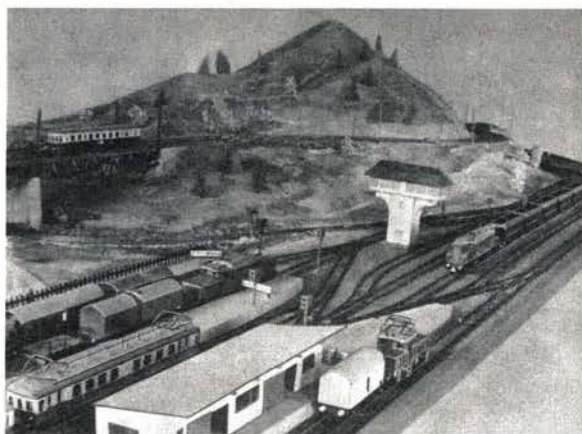
Besonders schwierig gestaltete sich bei Lokomotiven der Nenngröße 0 der Ersatz verbrauchter Motore. Man griff damals gern auf sogenannte „Wehrmachts“-Motore zurück, mußte aber natürlich dann das ganze Triebgestell neu bauen. Auch in der Nenngröße H0 war das Angebot von Modelltriebfahrzeugen noch nicht sehr groß, abgesehen davon, daß deren Modelltreue mit dem heutigen Stand keineswegs vergleichbar war.

Die Bespannung der Züge auf Ausstellungsanlagen sollte stets vorbildgerecht sein. Vor 20 Jahren dominierte in der Zugförderung noch die Dampflokomotive. Aber auch heute noch werden Schnellzüge auf wichtigen Strecken der DR mit Lokomotiven der Baureihen 01 und 03 gefördert. Leider warten damals wie heute die Modellbahnfreunde auf die Erfüllung eines lange gehegten Wunsches, nämlich, daß die Modellbahnindustrie unserer Republik ein Lokmodell einer dieser beiden Baureihen produziert. Daher sei die provokatorische Frage erlaubt, ob sie es noch schafft, bevor die letzte Dampfschnellzuglokomotive von den Strecken der DR verschwunden ist? Es wäre doch sehr schade, wenn alle Dampflokomotive diese Hoffnung begraben müßten! Auf modelltechnischem Gebiet brachte die

Bild 1 Die erste H0-Anlage ohne Mittelschiene in der DDR. Modellbahnanlage „Schnuckenheim“, erbaut im Jahre 1950 von Fritz Hornbogen, Erfurt



Bild 2 Und hier ein weiterer Ausschnitt dieser für damalige Zeiten recht ansehnlichen H0-Anlage



Epoche der angehenden 50er Jahre Höhepunkte im Anlagenbau. Es sei hierbei an die großen Ausstellungenanlagen zur Dresdner Weihnachtsmesse erinnert. Durch eine glückliche Verbindung von weihnachtlicher Volkskunstschau mit einem Sonderverkauf stark gefragter Warengruppen waren hohe Besucherzahlen garantiert. Für die Ausgestaltung einer Modelleisenbahnanlage bis zu einer Grundfläche von 200 m² konnten mehr Mittel als sonst üblich bereitgestellt werden. Auf künstlichen Wasserstraßen innerhalb der Anlage verkehrten Elektroschiffe; Verladeanlagen „Eisenbahn – Frachtschiff“ wurden im Betrieb vorgeführt. Auch Nahverkehrsmittel, wie Straßenbahn oder Obus und Bergbahnen fehlten nicht. Standort und Anlagengrundriß wechselten jedes Jahr, ebenso war die Dekoration – meisterhaft von dem bekannten Grafiker Wolgram gestaltet – mal auf Sommer, mal auf tiefen Winter abgestimmt. Außer der Hauptbahn war mitunter auch eine Schmalspurbahn vorhanden.

Wenn man von Höhepunkten in dieser Epoche spricht, muß man unbedingt die große Spur-1-Anlage des Modellbahnfreundes Rust aus Potsdam erwähnen, der bereits damals in dieser Nenngröße wahre Wunderwerke an Modelltreue schuf. Das trifft nicht nur für Lokomotiven und Wagen zu, sondern auch für sein Gleis- und Weichenmaterial. Zweischienengleis und schlanke Weichen waren damals absolut keine Selbstverständlichkeit, sondern sind vielmehr als Pionierleistung zu werten. Die Länge der Fahrzeuge und die Ausdehnung der Weichenstraßen verlangten nach einem außergewöhnlich großem Raum; die ehemalige Reithalle im Potsdamer „Neuen Garten“ erwies sich als Domizil für diese Anlage gerade als ausreichend groß genug! Dort steht sie auch heute noch, denn als ortsfeste Anlage kann sie nicht umgebaut werden.

Fast an allen Orten, in denen damals eine Modellbahn-Ausstellungsanlage gezeigt wurde, kam es nach und nach zur Gründung von Arbeitsgemeinschaften. Vor Gründung des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR wurden sie mitunter von der Kammer der Technik betreut. Ein wirkliches Aufblühen dieser Gruppen konnte aber erst durch die zielstrebige Hilfe und Organisation des DMV der DR ermöglicht werden.

Jede Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft – ausgenommen vielleicht die der Freunde der Eisenbahn – möchte eine Gemeinschaftsanlage ihr eigen nennen, um praktisch bauen und einen Fahrbetrieb vornehmen zu können; aber auch, um diese Anlage der Öffentlichkeit zu zeigen. Nicht zuletzt werden damit Mittel für den Weiterbau der Anlage erwirtschaftet. Da aber große Gemeinschaftsanlagen viel Aufwand an Arbeit und Platz erfordern, dauert es mitunter Jahre, bis eine solche Anlage vorführbereit ist. Zur Überbrückung dieser Zeitspanne kam man Ende der 50er Jahre auf den glücklichen Gedanken, eine Ausstellung von Heimanlagen der Mitglieder einer Arbeitsgemeinschaft zu veranstalten und auf diese Weise einen Einblick in das Schaffen und Können der Modellbahnfreunde zu geben.

Die erste größere Ausstellung dieser Art wurde in Ostritz praktiziert und erregte berechtigtes Aufsehen. Wenn auch bei der ersten Ausstellung dieser Gruppe manche Heimanlage noch den einen oder anderen Mangel aufwies, im folgenden Jahr war schon die Qualität der ausgestellten Anlagen erheblich verbessert worden. Die Vergleichsmöglichkeiten zwischen den ausgestellten Anlagen wirkten sich erzieherisch aus und befruchteten das Schaffen der Freunde untereinander in erheblichem Maße. Den Zuschauern wird so demonstriert, welche Möglichkeiten sie selbst daheim haben, wenn sie solche Anlagen bauen, und damit empfängt das gesamte Modelleisenbahnwesen neue Impulse und Ausbreitung.



Bild 3 Zwar ist trotz aufgestellter Fahrleitungsmaste noch keine Fahrleitung verlegt, und das Gelände ist für heutige Verhältnisse etwas zu kahl, aber immerhin war es damals beachtenswert, was man hier geschaffen hatte



Bild 4 Auch ein Lokomotivschuppen gehörte bereits zu dieser Großanlage

Bild 5 Anlage in der Nenngröße 0 von Hansotto Voigt, Dresden, ausgestellt im Sommer 1951 in Leipzig. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt des Hauptbahnhofes mit Schmalspurgleisen.



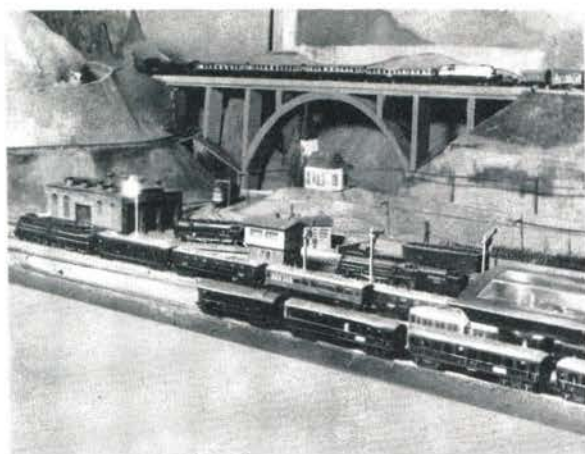


Bild 6 Auch in der Nenngröße H0 gab es damals in Dresden bereits eine 8 m x 7,7 m große Ausstellungsanlage. Gefahren wurde mit Märklin-Material und mit Selbstbauwagen. Der Henschel-Wegmann-Zug (auf der Brücke) und die Mitteleinstiegswagen baute Herr Kurt Mähler aus Dresden.

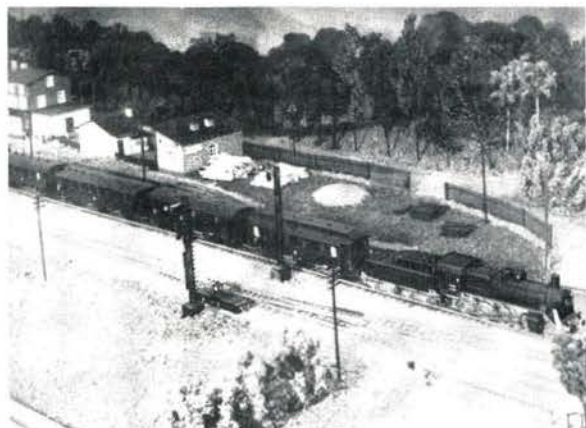


Bild 7 Im Jahre 1954 stellte man in Dresden diese 0-Anlage aus, die bereits gute Motive aufwies: Hier ein Ausschnitt am Kai mit dem Dampfer „Leipzig“ der Weißen Flotte

Die weitere Entwicklung ging dahin, daß man durch Verbindung einzelner Heimanlagen untereinander eine Großanlage zusammenstellte. Die Züge gehen dann von einer auf die Gleise der anderen Anlage über. Das war und ist aber nicht so einfach zu realisieren, wie man denken sollte, eine Übereinstimmung in Aufbau und Schaltung der Anlage muß gegeben sein. Schon auf der 1. Ideenkonferenz vor zwei Jahren wurden Gedanken entwickelt, wie man durch Standardisierung der Plattenabmessungen und Verbindungen sowie der Festlegung der Übergangsstellen für Gleise und elektrische Leitungen den Zusammenschluß von Anlagen verschiedener Erbauer verwirklichen könnte. Von Freunden aus dem Bezirk Dresden des DMV wurde das „SMBS“ genannte „standardisierte Modellbahnsystem“ entwickelt; praktische Erprobungen sind schon durchgeführt worden. Hierbei geht es auch um die Erweiterung bestehender Anlagenteile, z. B. eines größeren Bahnhof mit Vorgelände, zu einer Großanlage mit völlig variabler Gestaltung, um sich den räumlichen Verhältnissen der verschiedenen Ausstellungshallen besser anpassen zu können. Mit gleichen Anlagenteilen genormter, aber unterschiedlicher Abmessungen entstehen auf diese Weise ganz anders gestaltete Großanlagen. Außerdem

Bild 8 Und heute sehen Ausstellungsanlagen so aus: H0-Anlage von Peter Eickel aus Dresden, angefertigt im Jahre 1971 anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden

Fotos: Voigt (3), Brust (1), Hornbogen (4)



erhält man dadurch besonders handliche Transporteinheiten. An der weiteren Vervollkommnung dieses Systems wird gegenwärtig noch gearbeitet.

Vergleicht man die Modellbahn-Ausstellungen der 50er Jahre mit denen der Gegenwart, so sind letztere vor allem durch eine Breitenarbeit gekennzeichnet. Als außerordentlich fördernd für das Modellbahnwesen in unserer Republik hat sich unsere Fachzeitschrift erwiesen. Sie schuf im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens als Grundlage das ideale Band, das die Modellbahnfreunde zusammenführte und ihnen das notwendige Fachwissen vermittelte. Ohne eine Verbreitung dieses Wissens hätte sich unsere Arbeit nur auf Einzelleistungen besonders befähigter Freunde beschränkt. Auf der so geschaffenen Basis konnte der vor zehn Jahren ins Leben gerufene Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR fußen und so eine Organisation aufbauen, die eine Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Arbeitsgemeinschaften untereinander ermöglichte. Ein Ergebnis dieser Arbeit sind die an vielen Orten veranstalteten und mit großem Interesse aufgenommenen Modellbahn-Ausstellungen, auf denen nicht nur Großanlagen gezeigt werden.

Daß trotzdem die Großanlagen zum gemeinschaftlichen Betrieb innerhalb der Arbeitsgemeinschaften, für Ausstellungen oder zum Zweck der Darstellung eines bestimmten verkehrstechnischen Problems — z. B. des Container- oder Trajektverkehrs — ihre Bedeutung nach wie vor behalten, konnte man auf der Ausstellung anlässlich des MOROP-Kongresses 1971 in Dresden sowie bei der Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ in Leipzig im Dezember des gleichen Jahres deutlich feststellen. Für das auf solchen Ausstellungen eingesetzte Modellbahnmateriale bedeutet dieser Dauerbetrieb eine wichtige Testierung und läßt erkennen, wo noch Mängel bei der Produktion solcher Erzeugnisse vorhanden sind. Wir dürfen uns heute aber glücklich schätzen, daß wir nicht mehr mit solchen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, wie vor 20 Jahren. Erheblichen Anteil an dieser positiven Entwicklung haben hier die Ausschüsse „Normat“ und deren Nachfolgerin, die Technische Kommission unseres Verbandes. Wir dürfen die berechtigte Hoffnung haben, daß künftige Modellbahnausstellungen Zeugnis ablegen von der Arbeit unseres Verbandes, von den Anregungen, die die Modellbahnfreunde von unserer Fachzeitschrift erhalten und nicht zuletzt von der Freude, die uns die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn bereitet.

20 JAHRE ANLAGENBAU

Es gab da vor zwei Jahrzehnten in unserer Stadt einen kleinen Laden, in dem sich regelmäßig Modellbahnfreunde trafen und dort ihre Erfahrungen austauschten.

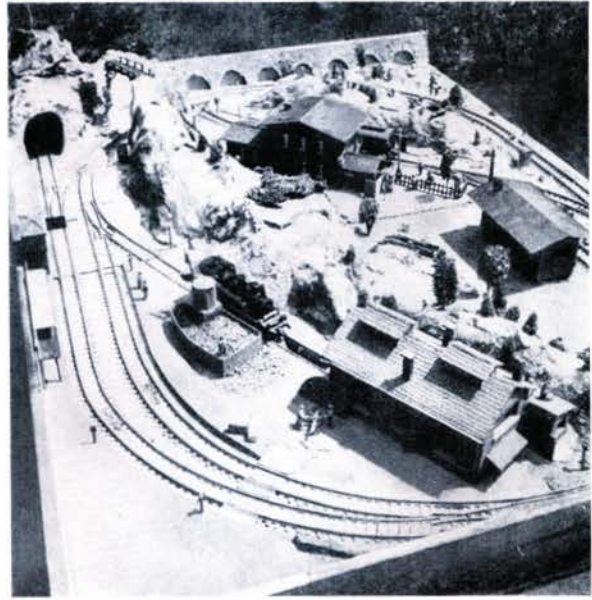
Jeder von ihnen war bestrebt, seine neuesten Basteleien zu zeigen, und es war eine Auszeichnung, wenn dieselben später im Schaufenster ausgestellt wurden.

So ging es auch mir mit meiner „Kleinanlage“, die in unserer Einzimmerwohnung zwischen Kinderbett, Schreibtisch und bei geschlossener Tür aufgestellt werden konnte und die dann schließlich eines Tages auch ins Schaufenster kam. Das war gut möglich, denn sie war nicht nur klein, sie konnte außerdem auch zusammengeklappt werden.

Im Schaufenster wurde sie als „wirkliche Modellbahn“ vorgestellt.

Da gab es einen kleinen Bahnhof mit zwei Weichen, die von einem besonderen „Stellwerk“ bedient werden mußten. Es gab ein paar Trix-Lokomotiven, die sich noch aus der Jugendzeit herübergerettet hatten und die nun mit einem selbstgebastelten Gehäuse als „Kleinbahnlokomotiven“ ihren Dienst verrichteten. Sie waren aus phantastischen Teilen zusammengesetzt: Die Überwurfmutter von Fahrradventilen bildeten die Zylinder, der Schornstein war ein zusammengerolltes Stück Blech mit einer Unterlegscheibe als oberer Abschluß, nur die Kohlen auf dem Tenderansatz waren bereits vorbildgetreu, sie stammten aus dem Keller.

Es mußte aber schon damals eine Kleinbahn sein, einmal aus Platzmangel, zum anderen waren da bestimmte Erinnerungen an die Kindheit, wo man eine solche Bahn aus allernächster Nähe betrachten konnte, näm-



1



2

3

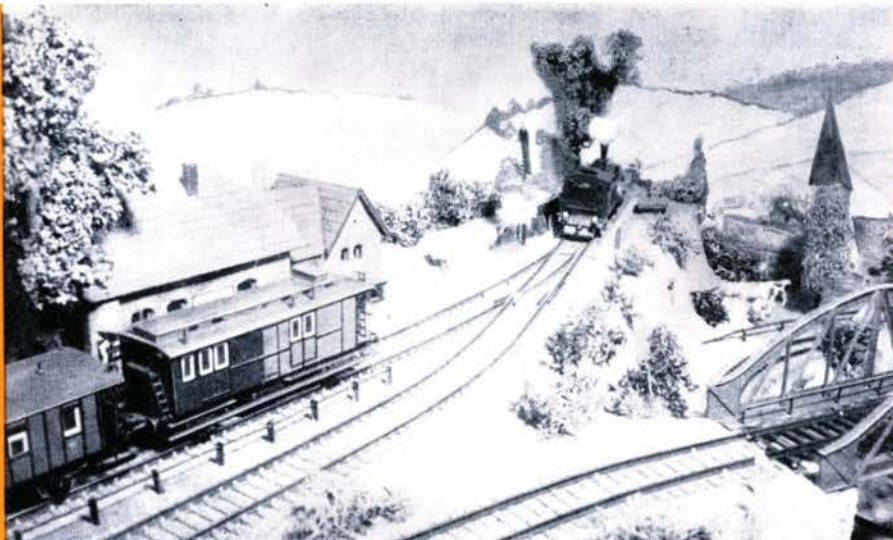
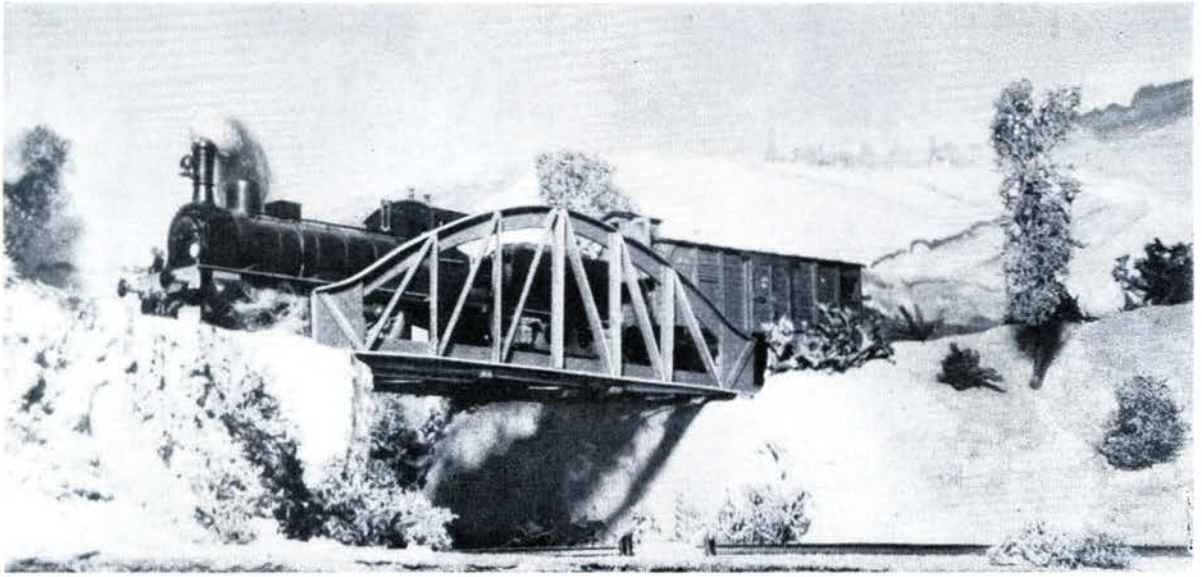


Bild 1 und 2 Kleinanlage (zusammenklappbar) mit Kleinbahnloks

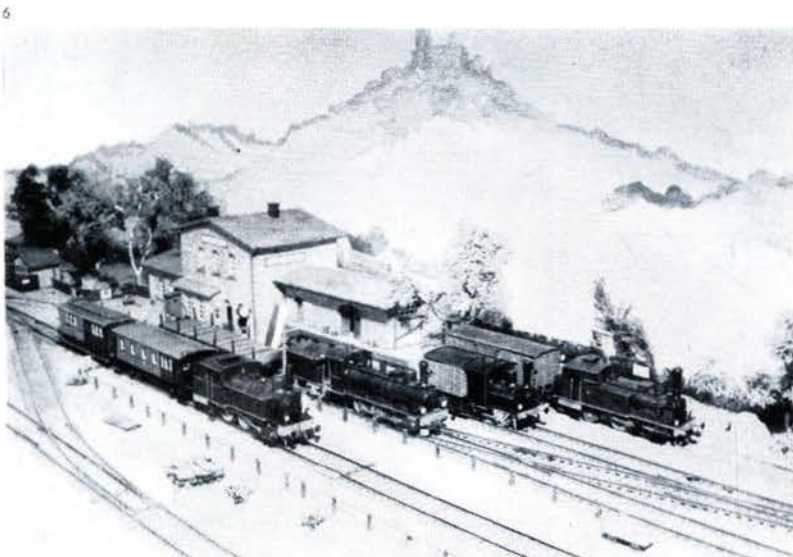
Bild 3 linke Anlagenecke früher



4



5



6

20 Jahre Anlagenbau

*Bild 4 linke Anlagenecke
später*

*Bild 5 linke Anlagenecke
jetziger Zustand*

*Bild 6 rechte Anlagenecke
früher (ohne Schmalspur-
bahn)*

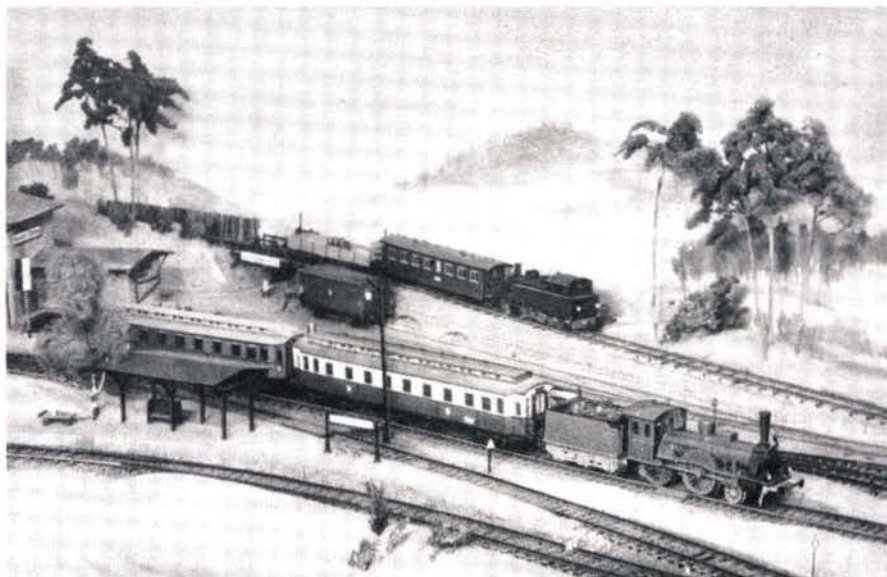


Bild 7 rechte Anlagenecke
später (mit Schmalspur-
bahn)

lich an einem Bahndamm, wo die lustigsten Spiele möglich waren und wo stets mit großer Ausdauer der nächste Zug erwartet wurde.

Der kündigte sich schon lange vorher an. Es piff und läutete unaufhörlich, dann tauchte das Lokomotivchen im Einschnitt auf, piff wieder am nahen Überweg, stieß stoßweise helle Dampfwolken an den Seiten heraus, schaukelte dabei ein wenig und zerrte mühselig ein paar Güterwagen hinter sich her. Der Lokführer sah aus dem Fenster gleichmütig auf die Jungen hinab, die da an der Strecke standen; er hatte sie schon oft hier stehen sehen und wunderte sich nicht mehr darüber. Die Räder quietschten und klirrten an den Schienenstößen, riesig groß erschienen von unten die Wagen, und dann entschwand das Züglein, an den Kleingärten vorbei, über die Brücke, verringerte seine Geschwindigkeit, und wir wußten: Nun lief es in den Bahnhof ein.

Zurück blieb grauer Rauch, ein Geruch von Eisen, Qualm und Dampf. Zurück blieb auch die Erinnerung. Es kamen die fünfziger Jahre und mit ihnen eine Zeitschrift, die sich „Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau“ nannte, in der nun vieles zu finden war, wonach man manchmal gesucht hatte. Wissenschaftler und Fachingenieure schrieben darin, und aus der Spielerei wurde eine ernsthafte Beschäftigung. Die Ansichten über Modellbahnanlagen veränderten sich — grundsätzliche Betrachtungen zur Modellbahngestaltung erschienen — es sollten eben „richtige“ Modellbahnen werden. Es wuchs auch die Erkenntnis, daß mit der „Modellbahnwelt“ das „Weltbild“ des Betrachters im fortschrittlichen Sinne zu beeinflussen ist!

So wurde in dieser „Sturm-und-Drang-Zeit“ entworfen, gebaut, abgerissen, neu entworfen, gebaut, bis eine Konzeption gefunden wurde, in der ein eindeutiges Motiv bewußt gestaltet werden konnte.

Es entstand eine Modellbahnanlage, die neben einer von Anfang bis Ende durchgeführten normalspurigen Kleinbahnstrecke noch verschiedene nach dem Vorbild gestaltete Demonstrationsstrecken besitzt, die einen Einblick geben sollen in das Eisenbahnwesen um das Jahr 1912. Dabei ist an den nördlichsten Raum des damaligen Deutschland gedacht, der zum Teil unter preußischer Verwaltung stand.

Beim genauen Betrachten der nachfolgenden Ortsangaben ist es nicht schwer, die wirklichen Orte zu erraten.

Haupteisenbahn der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung. (K. P. E. V.)

Eisenbahn-Direktion Stellin Altesund — Velgarth — Stellin

Normalspurige Kleinbahn der pommerschen Provinzialverwaltung Alfburger Südbahn. (A. S. B.)

Velgarth — Dohlenhorst-Heide — Peterswalde

Schmalspurige Kleinbahn der pommerschen Provinzialverwaltung Alfburger Kreisbahnen. (A. K. B.)

Velgarth-Runnenhagen — Altesund Velgarth-Runnenhagen — Damnitz Velgarth Klb. — Zuckerfabrik

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn. (M. P. S. B.)

Ferdinandswerth — Dohlenhorst — Friedelow

Dohlenhorst — Peterswalde-Dorfstraße — Anklin

Dohlenhorst — Peterswalde-Hafen

Die Zeit der „Metamorphosen“ ist vorüber. Es bleibt nur noch das endgültige Ergebnis jahrzehntelangen Suchens im Detail zu vervollständigen, einen höchsten betriebssicheren Zustand zu erreichen, und sicher wird mir dabei unsere Fachzeitschrift weiter so behilflich sein wie bisher.

Bild 8 rechte Anlagenecke jetziger Zustand (Bahnhof Velgarth)
Fotos: Lars-Peter Barthel



Geburtstag am Saalestrand

Die Straßenbahn der weithin bekannten Domstadt Naumburg im reizvollen Thüringer Burgenland an Saale und Unstrut begeht am 15. September 1972 ihr 80jähriges Bestehen. Für diese Jubilarin soll daher im folgenden ein wenig aus ihrem Dasein berichtet werden, wobei durch die Fälle des Geschehens hier nur das Wesentlichste erwähnt werden kann.

Bevor der erste fauchende, in Dampfwolken gehüllte Straßenbahnzug über die Schienen ratterte, gab es in der alten Handelsstadt Naumburg überhaupt noch keinen ausreichenden öffentlichen Stadtverkehr. Für die Kreise, die nicht über einen eigenen Pferdewagen verfügten, hatte sich schon lange das Bedürfnis nach einem Verkehrsmittel herausgebildet. Der Rat der Stadt trug diesen Wünschen insofern Rechnung, indem er Anfang des Jahres 1700 den Bürgern eine seiner „Portechai-

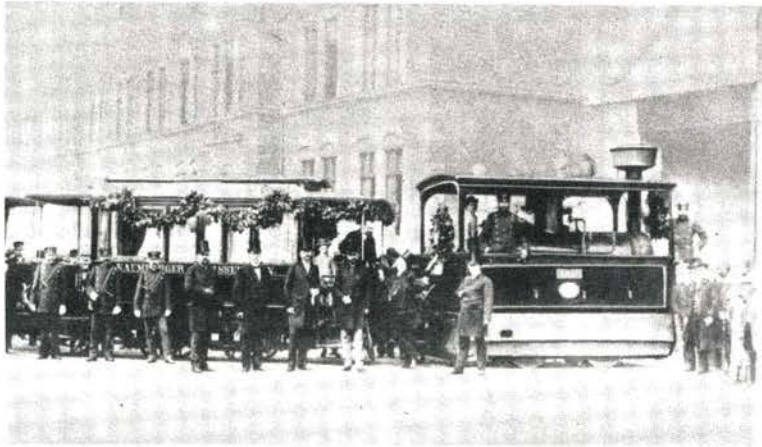


Bild 1 Eröffnung der Naumburger Dampfstraßenbahn am 15. September 1892

sen“ (Sänften) zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung stellte. Diese stand am Herrentor, und die Stadtsoldaten waren verpflichtet, alle Bürger gegen tarifmäßiges Entgelt innerhalb Naumburgs zu befördern. Nach dem Krieg 1813 unterhielten dann die Naumburger Landkutscher und einige Gasthäuser Kutschen für den allgemeinen Gebrauch, was jedoch bei dem holperigen Pflaster ein zweifelhaftes Vergnügen war. Bald nach dem Bau der Thüringer Eisenbahn, an deren Zustandekommen die Stadt Naumburg stark beteiligt war, entstand der Wunsch nach einer guten Verkehrsverbindung zum entlegenen Bahnhof. Die Hotelkutschen fuhren nur zu den Zügen, mit denen sie Gäste erwarteten, und die Lohnkutscher hielten an ihrer Gewohnheit fest, sich bestellen zu lassen.

Im Jahre 1865 hörten die Naumburger vom Bau der ersten deutschen Pferdebahn in Berlin, und schon im folgenden Jahr erschien in der Naumburger Zeitung der Vorschlag, auch in Naumburg eine Pferdebahn zu bauen. Das Zustandekommen wurde jedoch durch Krieg verhindert, danach verschob der Wechsel im Stadtreform die Pläne und ein neuer Krieg ließ sie völlig einschlafen. Erst 1885 legte der Ingenieur Frohwein einen brauchbaren Plan zum Bau einer Pferdebahn vom Bahnhof zum Stadtzentrum vor. Zwar schei-

terte das Unternehmen an der Finanzierung, jedoch verstummten die Wünsche der Bevölkerung nicht. 1889 wurde ein Plan des Ingenieurs v. Kreyfeld angenommen, der nun eine Dampfbahn vorsah und dafür auch im Oktober 1891 von der Regierung die Konzession erhielt. Als Fachmann hatte v. Kreyfeld sehr richtig die Verkehrsbedürfnisse erkannt, wollte die Bahn aber nicht selbst betreiben, sondern seine Konzession wieder verkaufen. In der Firma Heyl-Charlottenburg fand er einen Abnehmer, die aber nun gleich zum elektrischen Betrieb riet und ebenfalls die Konzession wieder veräußern wollte. Die Stadt konnte sie damals nicht erwerben, denn ihre Finanzlage war durch zahlreiche Kommunalbauten außerordentlich angespannt. Da schlug Naumburgs Oberbürgermeister Kraatz den Bau einer Straßenbahn durch die Bürgerschaft vor.

Ein Ausschuß wurde gebildet und vertrat die Ansicht, eine Dampfbahn verdiene gegenüber einer Pferdebahn den Vorzug, weil nur sie imstande sei, dem zeitweilig nach Zugankünften am Bahnhof eintretendem Verkehr gerecht zu werden, da sie mit mehreren Wagen fahre, also ein wesentlich größeres Platzangebot aufweisen könne als eine Pferdebahn. Entsprechend dem Verkehrsbedürfnis hielt man zwei Linien für erforderlich: Bahnhof-Markt-Wenzelstor und Grochlitz-Markt-Almrich. Auf einer großen Bürgerversammlung im Mai 1892 wurden diese Pläne gutgeheißen, so daß sich bereits am 18. Juni 1892 die „Naumburger Straßenbahn AG“ konstituieren konnte. Am 25. Juni 1892 erhielt die Gesellschaft die „Konzession zum Bau und Betrieb einer Straßeneisenbahn“. Bemerkenswert ist, daß der § 6 schon den Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb vorsah. Auch hatte sich die Stadt das Recht gesichert, einen Vertreter mit vollem Stimmrecht in die Verwaltung der Gesellschaft zu entsenden.

Als Depot war die ehemalige Reithalle am damaligen Artillerieplatz vorgesehen. Nach Abschluß der Vorarbeiten ging die Gesellschaft mit großer Tatkraft ans Werk. Die Zeit drängte, da die im Gange befindlichen Straßpflasterungen schnellstens den Einbau der Schienen erforderten. Anfang Juli 1892 legte man die