

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-  
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

FEBRUAR

2/78

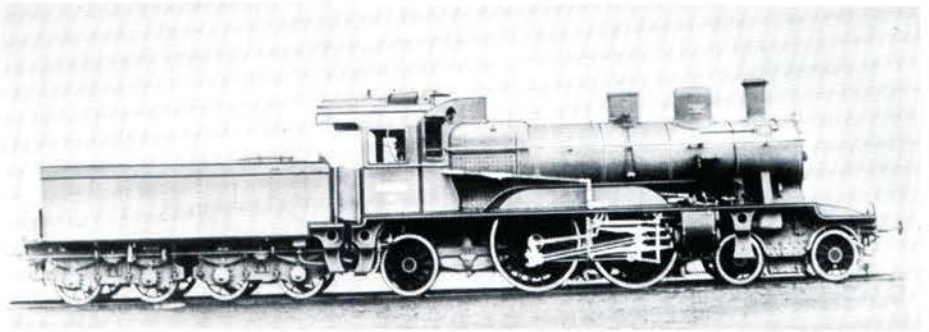
32 542

Bild 1 XV Nr. 186, spätere 14206

Bild 2 Die 012207 am letzten Betriebstag im Bw Berlin-Karlshorst

Bild 3 Wie man sie in Erinnerung hat: 01 2065 beim Abzweig Glasower Damm

Fotobeschaffung: Verfasser (1)  
Fotos: Verfasser (1)  
Stefan Wollmann,  
Bischofswerda (1)



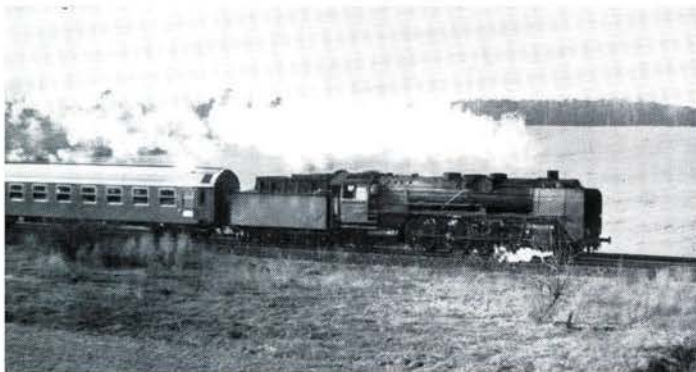
## Abschiedsfahrt!

Als am 24. September 1977 um 19.19 Uhr der Lokomotivführer Hans-Jürgen Guder zusammen mit seinem Heizer Frieder Morgenroth die mächtige 012207 in Bewegung setzte, war das, wie so oft vorher, kein gewöhnlicher Anblick. Für Hans-Jürgen Guder vom Bw Dresden war es der 1045. Dienst zwischen Dresden und Berlin; für uns alle aber war die Fahrt der 01 2207 vor dem D 271 „Meridian“ der Abschied vom Dampfbetrieb, das Ende der großen Renner auf der Schnellzugstrecke Berlin—Dresden.

2



3



Die 1875 eröffnete Berlin—Dresdener Eisenbahn, von Anfang an vornehmlich für den Schnellzugverkehr zwischen der preußischen und der sächsischen Metropole gedacht, setzte zuerst die 1'B-Schnellzuglokomotiven ein, von denen nach der Verstaatlichung sechs (von insgesamt 14 Stück) an die Königlich Sächsische Staatsbahn übergangen und dort als Reihe VI geführt wurden.

Es folgten sächsischerseits die 2'B-Lokomotiven der Reihe VIII V1 (später DR 13<sup>70</sup>) und etwa von 1900 bis 1926 die 2' B1'-Lokomotiven der Reihe XV (DR 14<sup>2</sup>) sowie XH1 (DR 14<sup>3</sup>). 1906 trat die elegante 2'C-Lokomotive XII H (DR 17<sup>6</sup>) mit zugespitztem Führerhaus den Dienst an, wurde jedoch von der leistungsfähigeren XVIII H, jener berühmten sächsischen Schnellzuglok, die von der DR als 18<sup>0</sup> eingereiht wurde, verdrängt. Die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung und auch später die Deutsche Reichsbahn setzten die pr S 10<sup>1</sup> (DR 17<sup>10</sup>) oder die P 10 (DR 39) ein.

1935 sah man auf dieser Strecke den interessanten Versuch, einen komfortablen und schnellen Zug mit der Tenderlokomotive 61 001 zu fördern.

Nach 1945 dominierten die P 10, die sächsische XVIII H und die Einheitslokomotive 03 (auch die kohlenstaubgefeuerte). Petznick/Müller/Weisbrod wissen im „Dampflok-Archiv 1“ von dem spektakulären Langlauf der 18<sup>0</sup> bis Güstrow zu berichten. Ich erinnere mich an einen anderen Langlauf. Als nämlich die Neubaurolokomotive 23<sup>10</sup> auf die Dresden—Berliner-Strecke kam, gab es einen Dienstplan von Dresden bis Pasewalk, bei dem lediglich auf dem Berliner Außenring das Personal wechselte.

Schließlich kamen 1967 die 01 mit den großen Blechen ins Bw Dresden und behaupteten sich vor den immer schwerer und länger werdenden Schnellzügen. Der vollständig zweigleisige Ausbau und die kürzer gewordenen Fahrzeiten verlangten, wie wohl auf keiner anderen Strecke, das ganze Leistungsvermögen der Personale. Immerhin waren auf jeder Fahrt in einer Streckenrichtung über zehn Tonnen Kohle zu schippen!

Auch die Fotobegeisterung wurde immer größer. Man suchte viele attraktive Stellen aus, um das imposante Bild der „großbohrigen“ 01 oder einer 01<sup>5</sup> (vom Bw Berlin Ostbahnhof) auf dem Film zu bannen.

Nicht die Diesellokomotiven der BR 118, die einige Schnellzugdienste übernahmen, sondern die stärkere 132 aus der UdSSR machte dem Planeinsatz der 01<sup>2</sup> ein Ende.

Außer der 012207 war am 24. September 1977 noch die 012204 eingesetzt.

Das Bahnbetriebswerk Dresden gönnte am 24. und 25. September noch einmal den Fotografen ihre Leidenschaft. Als quasi „Tag der offenen Tür“ durften die gruppenweise angereisten Fans im ehemaligen Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt ihre Kameraverschlüsse klicken lassen.

Erich Preuß (DMV), Berlin

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:  
„Der Modelleisenbahner“,  
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14  
Telefon: 2 04 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,  
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.  
Telefon: 5 88 43 14

Die Redaktion wertet jede Zuschrift aus, ist aber auf  
Grund der eingehenden Vielzahl nicht in der Lage, jede  
Zuschrift individuell zu beantworten. Sollten sich  
allgemein interessierende Probleme ergeben, erfolgen  
selbstverständlich Veröffentlichungen.

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Dipl. jur. Ing. Erich Preuß, Berlin  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Hansotto Voigt, Dresden

## Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:  
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 3,— M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen  
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-  
nehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.  
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.  
Art.-Nr. 16330

## Aleynige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,  
Telefon: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und  
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste  
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,  
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit  
Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im  
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-  
handel,  
zusätzlich in der BRD  
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma  
Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eich-  
borndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrü-  
der Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfür-  
stenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Asse,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR:  
Orbis, Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja  
ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumä-  
nien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn:  
Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische  
Gesellschaft für den Export und Import von Drucker-  
zeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong  
Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve,  
Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buch-  
export Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deut-  
schen Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig,  
Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen  
und alle Freunde der Eisenbahn

2 Februar 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des  
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in  
Gold ausgezeichnet.

## Inhalt

	Seite
Abschiedsfahrt! .....	II. U.-S.
Hansotto Voigt	
Modellbahnprojektierung vor mehr als 30 Jahren .....	30
Autorenkollektiv	
Sonderzugfahrten '77 .....	33
Eine H0-Heimanlage im Keller .....	37
Helmut Kohlberger	
Der Rangierdienst beim Vorbild .....	40
Erhard Seibicke	
Praktische Elektronik für Modelleisenbahner .....	44
Joachim Schnitzer	
Beschriftung von Fahrzeugmodellen im Aufdruckverfahren (Fortsetzung) .....	46
Aufruf zum XXV. Modellbahnwettbewerb .....	48
Klaus Müller	
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zube- hör? (21) .....	49
Günter Fromm	
Bauanleitung für einen Rottenkraftwagenschuppen in Nenngröße H0 .....	51
Der Kontakt .....	53
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats .....	54
Lokfoto des Monats: 1000-mm-Schmalspurlok der BR 99 <sup>56</sup> .....	55
Lokbildarchiv .....	56
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Peter Glanert	
Vom Einheitstriebwagen zum ET 45 (Teil 2) .....	57
Bernd Kuhlmann	
Signale der ČSD — 5. Folge .....	59
Museumslokomotiven für Innsbruck und Linz .....	61
Streckenbegehung: Fahrtverlaufsbericht .....	62
Mitteilungen des DMV .....	63
Selbst gebaut für den Internationalen Modellbahnwettbewerb 1977 .....	III. U.-S.

## Titelbild

In den Winterferien setzt wieder, wie jedes Jahr um diese Zeit, der Reiseverkehr in die Wintersportgebiete  
der DDR ein. U. B. z. noch eine Baureihe 94 im Wiedereinsatz zwischen Stützerbach und Bf Rennsteig,  
die längst von der BR 118 abgelöst wurde.

Foto: Archiv

## Rücktitelbild

Eine einmalige Bespannung in herrlicher Landschaft: Die 218 031 und die 204 001, die sonst auf dieser  
Strecke nicht verkehren, fördern den Sonderzug des Bezirksvorstandes Halle zur Fahrzeugausstellung  
nach Radebeul Ost. Am 18. September 1977 entstand am Hetzdorfer Viadukt zwischen Karl-Marx-Stadt und  
Dresden diese schöne Aufnahme.

Mehr über Sonderzugfahrten 1977 finden Sie auf den Seiten 33ff.

Foto: Dieter Wünschmann, Leipzig

## Modellbahnprojektierung vor mehr als 30 Jahren

(Modellbahnanlage in der Ausstellung „Das Neue Dresden“ 1946)

Wie in vielen anderen Großstädten gab es auch in Dresden anfangs verschiedene Endbahnhöfe für die nach mehreren Richtungen abgehenden Strecken, ähnlich, wie es in Berlin bis 1945 noch der Fall war. So existierten in Dresden der Böhmisches, der Berliner, der Leipziger und der Schlesische Bahnhof. Doch schon im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts wurden die Gleisanlagen dieser Kopfbahnhöfe miteinander verknüpft, um einen durchgehenden Verkehr zu ermöglichen. Zunächst aber lagen die Verbindungsgleise mitten auf den örtlichen Straßen. An besonders gefährdeten Stellen mußte sogar ein Eisenbahnbediensteter mit einer Glocke vor dem Zug herlaufen. In den Jahren kurz vor der Jahrhundertwende setzte dann ein außerordentlich großzügiger Umbau der Dresdener Bahnhöfe, ihrer Verbindungsstrecken und der abgehenden Nahverkehrslinien ein, um dem immer stärker anwachsenden Verkehr Rechnung zu tragen.

Aus dem Böhmisches Bahnhof, dessen Gleise im Straßenniveau lagen, wurde der Dresdener Hauptbahnhof, eine Kombination von hochliegenden Durchgangsgleisen und dem großen Mittelfeld, das — so paradox das erscheinen mag — vom Durchgangsbahnhof zum Kopfbahnhof umfunktioniert wurde. In dieser Mittelhalle endeten und begannen vor allem die Fern- und Nahverkehrszüge in Richtung Tharandt, Chemnitz und Hof, also in Richtung Westsachsen-Bayern einerseits, sowie in Richtung Bautzen, Görlitz und Breslau (Wrocław) andererseits sowie die Züge der Strecken Coswig—Riesa bzw. Döbeln—Leipzig.

Der Leipziger und der Schlesische Bahnhof wurden zum Bahnhof Dresden-Neustadt vereinigt, wobei die Leipziger Strecke durch eine Verbindungskurve in Dresden-Pieschen angebunden wurde. Der alte Leipziger Bahnhof dient heute nur noch dem Güterverkehr. Im früheren Berliner Bahnhof haften nach dem Umbau nur noch Nahverkehrszüge Richtung Cossebaude und Personenzüge in Richtung Elsterwerda—Berlin.

Trotz dieser sehr gut durchdachten Anordnung machten sich bei dem stark anwachsendem Verkehr in der Ost-Westrichtung, also Görlitz—Plauen—Hof, die betrieblichen

Mängel eines Kopfbahnhofs störend bemerkbar.

In jedem Fall war ein Lokwechsel nötig. Nach Erreichen des Bahnhofs mußte der Zug gegen die Einfahrrichtung von einer Rangierlok zu den Abstellanlagen für die Reisezüge gebracht werden, die zwischen den Bahnhöfen Dresden Hbf und Dresden-Plauen gelegen sind. Bis zur Räumung des Einfahrgleises bleibt die Lok gewissermaßen eingeschlossen.

Um diesen Mangel zu beheben, war man auf die Idee gekommen, eine Wendeschleife einzubauen, und zwar in einem Stadtgebiet, das unmittelbar an die Strecke Dresden—Strehlen grenzt, und durch den Bombenangriff auf Dresden 1945 total zerstört worden war. Endgültige Vorstellungen über die Einbindungsstellen der Schleife im Vorfeld des Hauptbahnhofs bestanden allerdings 1946 noch nicht. Um dieses Projekt in der breiten Öffentlichkeit diskutieren zu können, beteiligte sich die Deutsche Reichsbahn an einer Ausstellung, die die Möglichkeiten und Pläne für den Wiederaufbau der Stadt aufzeigen sollte. Es handelte sich um die Ausstellung „Das Neue Dresden“ in den Sommermonaten des Jahres 1946.

Um es vorwegzunehmen, der Wiederaufbau der Stadt entwickelte sich ganz anders, als man es sich 1946 vorstellte: Nicht das alte Dresden vor 1945 wurde wieder aufgebaut, sondern es entstand eine neue sozialistische Großstadt mit breiten Straßen und hohen hellen Häusern ohne lichtarme Hinterhöfe. Aber auch die damaligen Pläne der DR kamen nicht zur Ausführung. Traktionswandel, Wendezugbetrieb und die Verlagerung der Verkehrsströme infolge veränderter Staatsgrenzen ließen das Problem „Kopfbahnhof“ in Dresden als betrieblich noch vertretbar erscheinen. Das Gelände, das von der Wendeschleife umfahren werden sollte, ist inzwischen zum größten Teil wieder bebaut worden. Im übrigen besteht jetzt gleichmäßig die Möglichkeit, Züge von und nach Karl-Marx-Stadt in Richtung Berlin oder Görlitz direkt nach Bf Dresden-Neustadt zu leiten, ohne daß der Hauptbahnhof berührt wird. Trotzdem ist es ganz interessant zu betrachten, wie mit Hilfe einer Modellbahn das Netz der Dresdener Bahnhofs- und Gleisanlagen und das

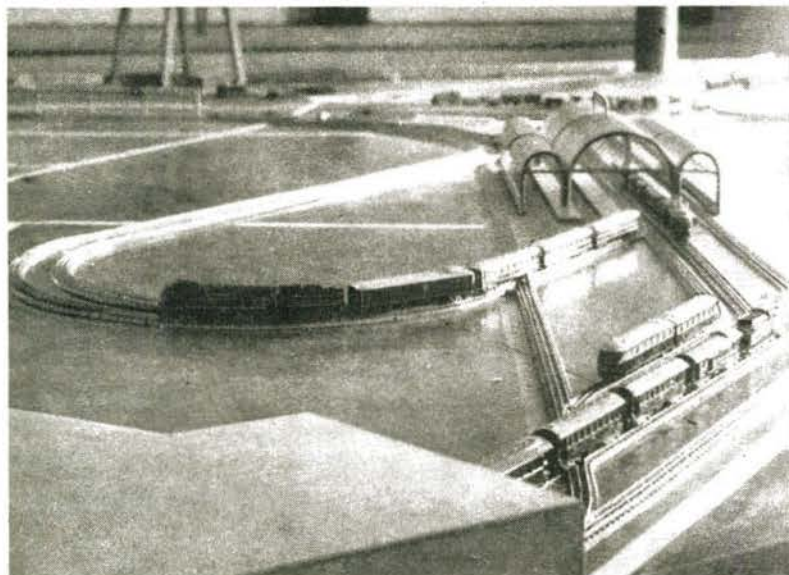


Bild 1 Teilansicht mit dem Dresdener Hauptbahnhof und der projektierten Wendeschleife



Bild 2 Jugendliche Besucher während eines Vortrags über die Aufbaupläne der Deutschen Reichsbahn im Dresdener Stadtgebiet

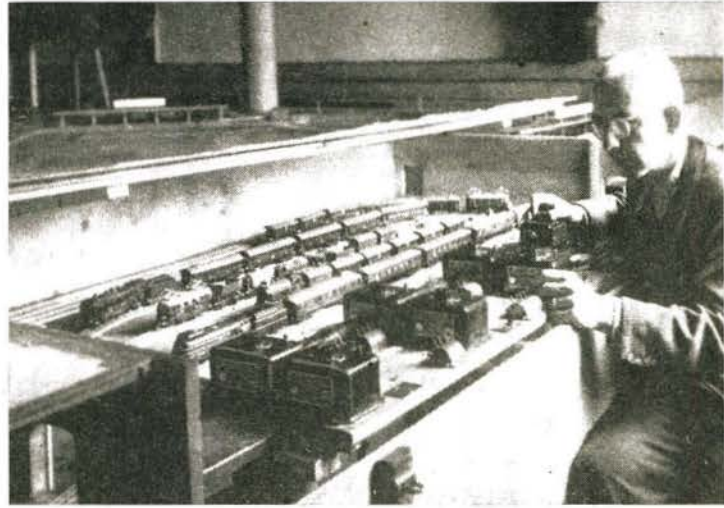


Bild 3 Der verdeckte Bahnhof: Am Schalttisch der Anlage sitzt der Erbauer der Anlage, Herr Hansotto Voigt.

damalige Projekt der Deutschen Reichsbahn mit Leben erfüllt wurde.

Ich bekam den Auftrag im Frühjahr 1946 und ging mit Feuereifer an die Arbeit. Mit Hilfe des Stadtplans übertrug ich die Lage der Dresdener Bahnhöfe auf das Reißbrett. Dabei stellte ich fest, daß ich die Gleisanlagen nur schematisch darstellen konnte. Zur Verfügung stand mir nur das H0-Gleis von Märklin mit einfachen 30-Grad-Weichen und normalen Kreuzungen; auch gab es gebogene Schienen nur mit einem Radius von etwa 360 mm. Die Anlagenplatte hatte eine Größe von 5000 mm × 8000 mm. Landschaftsgestaltung wurde nicht verlangt, lediglich der Lauf der Elbe und einige der Hauptstraßenzüge waren farbig angelegt. Die Bahnhöfe waren durch Attrappen der für sie typischen Hallenkonstruktion gekennzeichnet. Die Halle des Bahnhofs Dresden-Mitte ist übrigens nicht wieder aufgebaut worden. Die kleineren Bahnhöfe auf der Anlage hatten nur einfache überdachte Bahnsteige.

Um einen nach Möglichkeit fahrplanähnlichen Betrieb vornehmen zu können, waren die vier sternförmig auseinanderlaufenden Strecken an zwei Seiten der Anlagenplatte durch verdeckte Gleise miteinander verbunden: Ein in Richtung Pirna—Bad Schandau auslaufender Zug kam aus Richtung Karl-Marx-Stadt wieder ins Blickfeld und fuhr über die projektierte Wendeschleife in den Hauptbahnhof ein. Hier konnte er ohne Richtungsänderung weiter über die

Elbe und den Bahnhof Dresden-Neustadt in Richtung Arnsdorf—Görlitz fahren. Bald verschwand er wieder in einem verdeckten Streckenteil. Aus diesem ausfahrend kam er aus Richtung Leipzig—Riesa wieder über Dresden-Pieschen nach Dresden-Neustadt zurück. Man konnte ihn aber auch über Dresden—Friedrichstadt direkt zum Hauptbahnhof leiten. Selbstverständlich konnten diese Fahrten auch in der Gegenrichtung ausgeführt werden. Bei den Güterzügen wurden natürlich auch die Güterbahnhöfe Dresden-Neustadt und Dresden-Friedrichstadt berührt.

Wegen des Mangels an doppelten Kreuzungsweichen war es allerdings nicht immer möglich, in den einzelnen Bahnhöfen die Richtungsgleise an den üblichen Stellen anzuordnen. Für die Aussage der Anlage war dies jedoch keineswegs von Bedeutung. Übrigens wurde von einem Angestellten der Deutschen Reichsbahn zu jeder Vorführung ein erklärender Vortrag gehalten. Zur weiteren Verdeutlichung waren Lichtkästen an der Rückwand des Ausstellungsraums angebracht, die nach dem Einschalten der Anlage anzeigten, welcher Zug sich gerade auf der Strecke befand.

Zur Verfügung standen 5 Zugeinheiten: 1 Schnelltriebwagen, 1 Schnellzug, 1 Eilzug, 1 Nahverkehrszug und 1 Güterzug, die vor Beginn und nach Ende der Vorführung in den verdeckten Streckenteilen abgestellt waren. Ein Teil der verdeckten Strecke war als Bahnhof ausgebildet, in dessen Nachbarschaft sich auch das Bedienungspult befand.

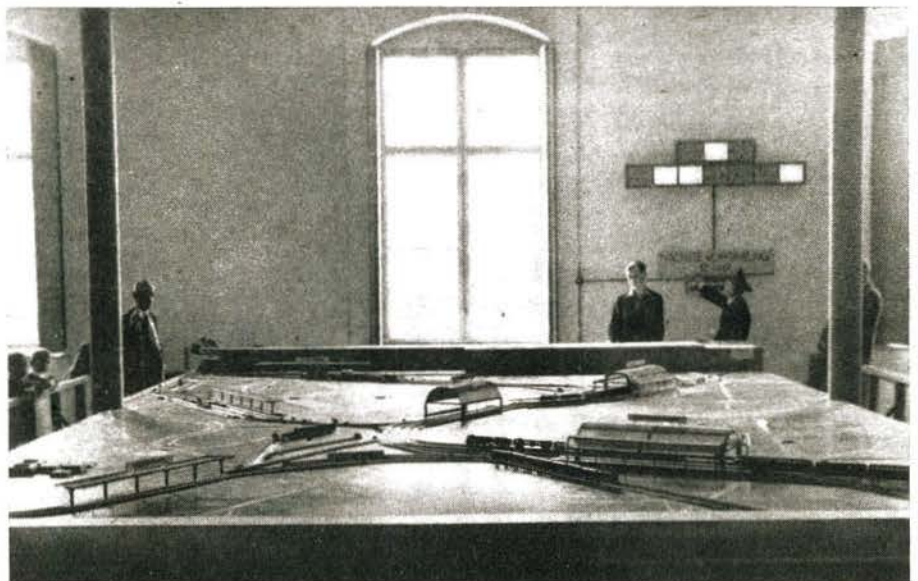


Bild 4 Gesamtansicht der Anlage—hinter dem Schaltpult im Hintergrund ist die Anzeigetafel zu erkennen

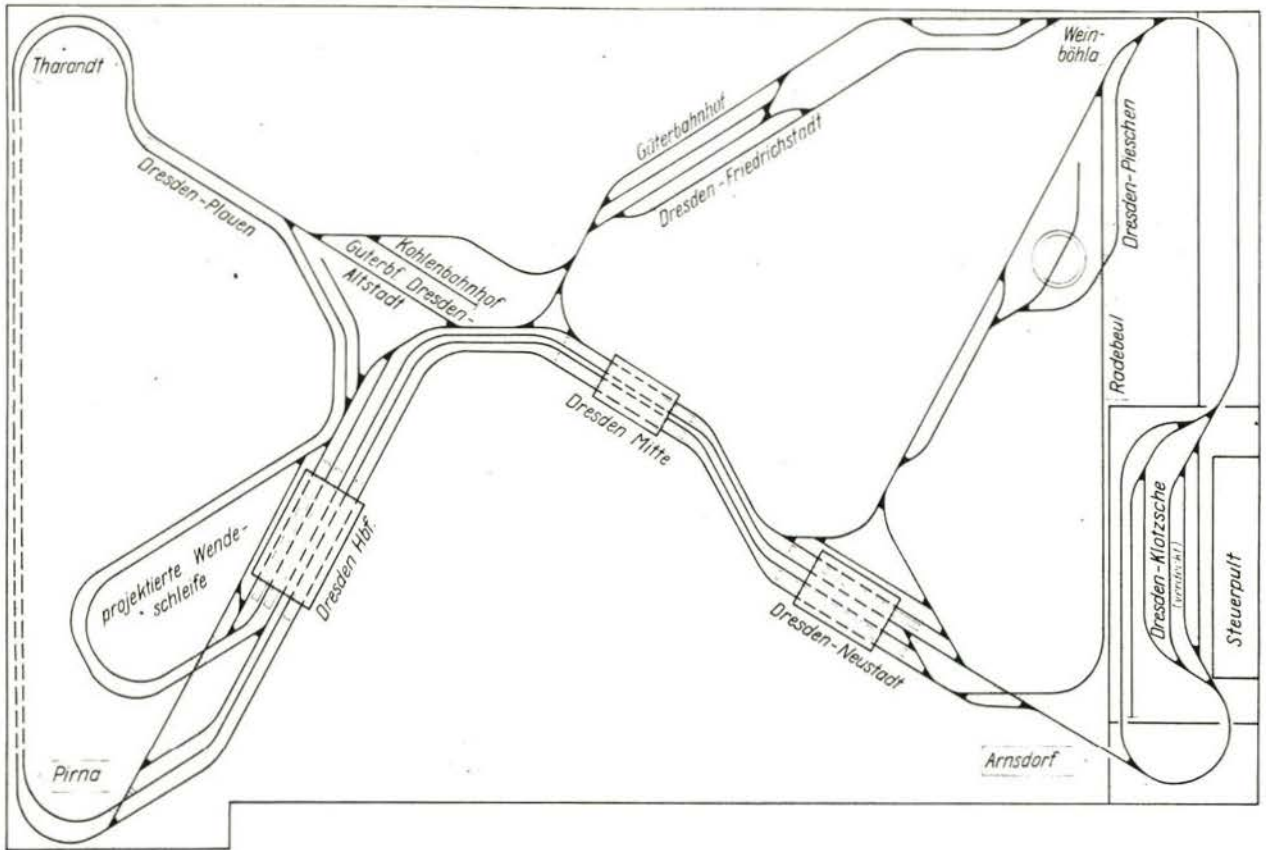


Bild 5 Gleisplan der Anlage Eisenbahn-Betriebsmodell für die Ausstellung „Das neue Dresden“ im Jahre 1946

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Nach einer genau abgestimmten Folge wurden diese Züge auf die Strecke gebracht, wobei mehrere Ablaufpläne ausgearbeitet worden waren. Als Beispiel soll der Fahrplan Nr. 5 dienen, der immerhin 18 verschiedene Zugfahrten während einer Vorführung zuließ.

Tabelle Zug-Ablaufplan Nr. 5

Anfangstellung:		Dt	Verdeckter Bf. Gl. R	Richtung Pieschen
	D	Verdeckter Bf. Gl. 1		Richtung Dresden-Neustadt
	E	Verdeckter Bf. Gl. 4		Richtung Dresden-Neustadt
	P	Verdeckter Bf. Gl. 2		Richtung Radebeul
	G	Verdeckter Bf. Gl. 3		Richtung Radebeul

Fahrt Nr.	Zug-Art	Strecke
1	Dt	Leipzig—Riesa—Dresden Hbf
2	G	Elsterwerda—Gbf Dresden-Friedrichstadt
3	Dt	Dresden Hbf—Bad Schandau—Prag
4	P	Meißen—Dresden Hbf
5	Dt	Plauen i. V.—Dresden Hbf
6	G	Gbf Dresden-Friedrichstadt—Gbf Chemnitz-Hilbersdorf
7	D	Görlitz—Dresden Hbf—Plauen i. V.
8	E	Zittau—Dresden Hbf
9	D	Bad Schandau—Dresden Hbf—Berlin Anh.Bf.
10	G	Krippen—Bad Schandau—Gbf Dresden-Neustadt
11	E	Dresden Hbf—Zwickau
12	Dt	Dresden Hbf—Zittau
13	E	Bad Schandau—Dresden Hbf
14	P	Dresden Hbf—Pirna
15	G	Gbf Dresden-Neustadt—Gbf Leipzig-Engelsdorf
16	P	Tharandt—Dresden Hbf
17	E	Dresden Hbf—Döbeln—Leipzig
18	P	Dresden Hbf—Arnisdorf—Kamenz (Sa.)

Zur Stromversorgung war die Anlage in 6 Fahrstrombereiche unterteilt, die von je einem regelbaren Trafo gespeist wurden; außerdem waren noch in jedem Bereich Abschaltschleifen vorhanden. So konnten sich Kurzschlüsse bei Entgleisungen nicht auf die gesamte Anlage auswirken. Diese war bereits mit einem gemeinsamen Nulleiter ausgestattet, so daß alle Speiseleitungen und Kabel für Weichen-

antriebe nur einpolig zugeführt zu werden brauchten. Als Mangel empfand ich es damals, daß es noch keine Doppelspul-Antriebe für die Weichen gab. Bei der relativ großen Entfernung einzelner Weichen vom Bedienungspult war die Lage der Weichenzungen mitunter nicht mit Sicherheit zu erkennen.

Auf Signale mußte ich ebenfalls verzichten. Erstens waren sie in der nötigen Anzahl nicht zu beschaffen, andererseits wäre dadurch die Bedienung der Anlage erschwert worden, was von einem Mann bewältigt werden mußte. Wie aus dem Fahrplan ersichtlich, waren oft zugleich mehrere Züge unterwegs, und der Betrieb sollte doch möglichst störungsfrei abgewickelt werden. Nach reichlich drei Ausstellungsmonaten hatten die Triebfahrzeuge insgesamt etwa 280 km zurückgelegt, was allerdings nur bei sorgfältiger Pflege des Materials möglich war. Man mußte auch berücksichtigen, daß an dem rollenden Material und den Motoren noch manche Konstruktionsmängel vorhanden waren, daß es noch keine spitzengelagerten Radsätze gab und deshalb der Rollwiderstand der Züge relativ hoch war. Wenige Schwierigkeiten bereitete die Stromabnahme an den Triebfahrzeugen, weil bei dem damaligen Märklin-Gleis eine Mittelschiene vorhanden und die Lokomotiven mit Schleifer ausgerüstet waren. Ein anderer Vorteil bestand darin, daß die Wendeschleifen keine zusätzlichen Schaltungen erforderten, denn Relais fanden erst einige Jahre später Eingang in die Modellbahntechnik. Nach dem Ende der Ausstellung wurde das Modell völlig verändert. Die Abmessungen des Ausstellungstisches blieben die gleichen, ebenso auch die verschließbare „Kiste“ mit dem verdeckten Bahnhof. Nun aber entstand eine spärlich bewaldete Gebirgslandschaft mit Brücken und Tunnels, mit „Schnee“ auf den Höhenzügen und „Frühling“ in den Tälern. Diese Anlage wurde dann auch der große Anziehungspunkt für die Dresdener Weihnachtsmesse 1946. War während der Sommermonate die Modellbahn in den Dienst ihrer großen Schwester, der Deutschen Reichsbahn, gestellt worden, so rollten nun ihre Züge im Dezember zur Freude von jung und alt auf verschlungenen Schienenwegen bergauf und bergab.

# Sonderzugfahrten '77

## AUTORENKOLLEKTIV

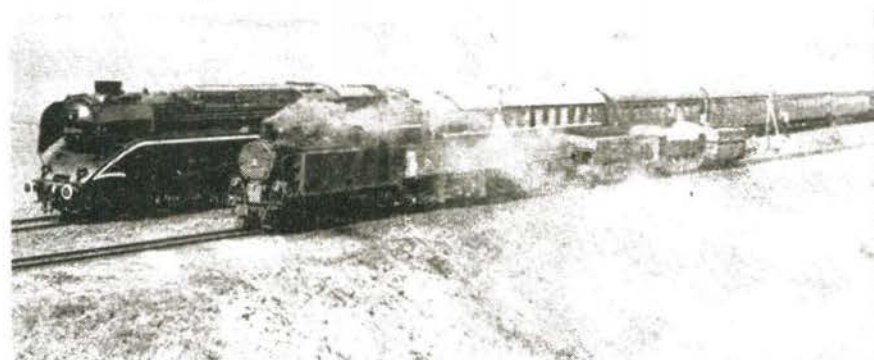
Für foto- und dampflokebegeisterte Mitglieder des DMV gab es auch 1977 eine Fülle an Veranstaltungen. Neben den Fahrzeugausstellungen interessierten vor allem die Sonderzugfahrten, von denen uns viele Leser berichteten. Die Zusammenstellung der Fotoeinsendungen soll noch einmal den Eindruck gelungener Fahrten vermitteln und zugleich ein Dankeschön an die Veranstalter und Organisatoren sein.



1



2



4



5



3

Foto 1. Mit der von der Pioniereisenbahn Cottbus überführten ehemaligen WEM-Lokomotive 993301 leitete am 7. Mai der Bezirksvorstand Cottbus die Saison der Sonderzugfahrten ein  
Foto: R. Preuß

Foto 2. Wie bereits üblich, wurde an dieser Stelle über der Strecke Cottbus—Görlitz die „Begegnung“ mit dem Regelspur-Zug abgewartet  
Foto: R. Preuß

Foto 3. Dessau—Sangerhausen lautete am 14. Mai die Streckenführung für die Sonderzugfahrt des Bezirksvorstands Halle. Die attraktive Schnellfahrlokomotive 02 0201 der Versuchs- und Entwicklungsstelle Halle sorgte für gelungene Motive  
Foto: Stahn

Foto 4. Groß und klein standen mit der 02 0201 und der Werklokomotive des VEB Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck“ bei Klostermansfeld nebeneinander  
Foto: R. Preuß

Foto 5. Fast Volksfestcharakter nahmen die Veranstaltungen zum 125jährigen Jubiläum „Eisenbahn in Karl-Marx-Stadt“ vom 11. bis 18. Juni an. Die Lokomotivschau im Karl-Marx-Städter Hauptbahnhof wurde am ersten Sonntag von über 8000 Besuchern besichtigt, an den folgenden Tagen reisten auch Schulklassen an  
Foto: R. Preuß

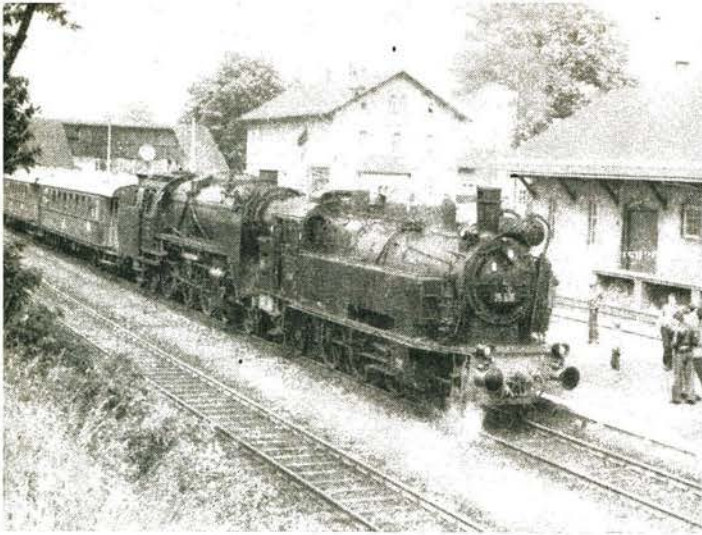
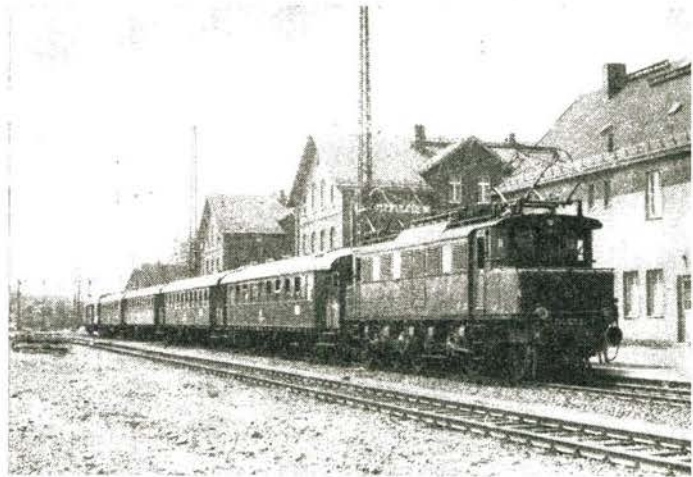


Foto 9 Das war schon etwas für die Fotografen, als die „berühmte“ Schnellfahrlok aus dem Tunnel von Edle Krone kam!  
Foto: Anders

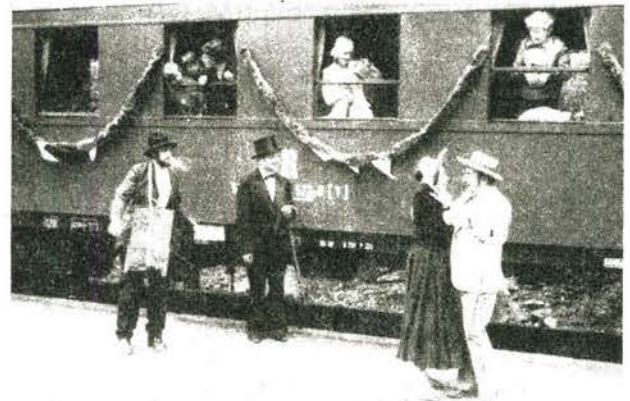
Foto 10 Neben anderen Sonderzugfahrten im Raum Karl-Marx-Stadt hatte man an einigen Tagen eine Fahrt auf die sonst vom öffentlichen Personenverkehr unberührte Strecke über Altendorf gelegt; zurück von Wüstenbrand zog ein Oldtimer der E-Traktion, die 204 001, den Zug  
Foto: R. Preuß



9



10



11

Foto 11 Stimmungsvoll, mit Blasmusik, Leierkastenmann und einem Tänzerchen, verlief auch die Sonderzugfahrt am 1. Juli, als es das hundertjährige Jubiläum der Strecken Dürrröhrsdorf—Neustadt (Sachs) und Neustadt (Sachs)—Bad Schandau zu feiern galt  
Foto: Kasperzek

6



7

Foto 6 Die noch einmal betriebsfähig hergerichtete Museumslokomotive 75515 fuhr am 11. und 12. Juni gemeinsam mit der 62015 Sonderzüge zwischen Karl-Marx-Stadt und Döbeln, hier eine Aufnahme in Oberlichtenau...

Foto: R. Preuß

Foto 7 ...und begeisterte Leute ließen es sich nicht nehmen, wie auf dem Bahnhofsvorplatz in Döbeln Hbf, in zeitgenössischer Kleidung zu erscheinen

Foto: Scheffler

Foto 8 Am 12. Juni gab es einen weiteren Höhepunkt, als der Sonderzug des Bezirksvorstands Dresden, geführt von der 020201 und der 012207, über die Jubiläumsstrecke fuhr

Foto: Böhme

8

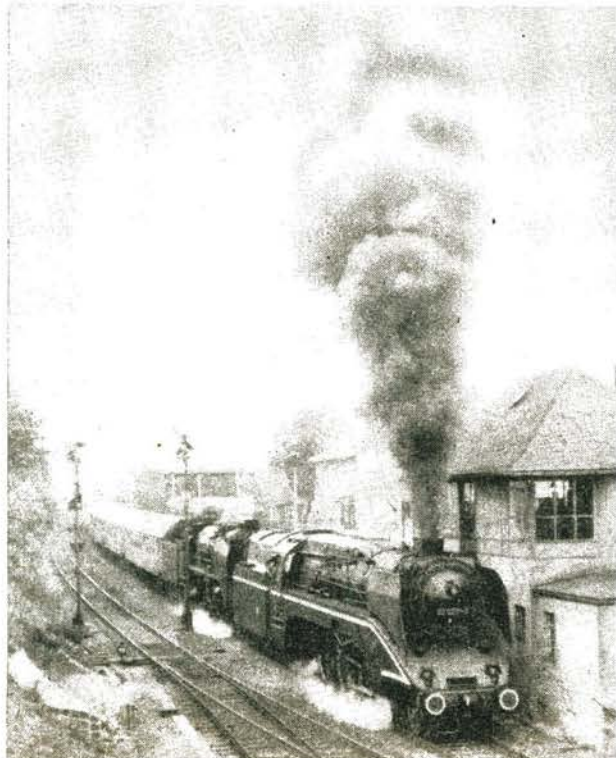






Foto 12 Die bizarre Felsenlandschaft der Strecke Sebnitz—Bad Schandau bietet genug Anreiz, um auf der Jubiläumsstrecke mitzufahren. Tausende begeisterte Menschen zog es aber zur Fahrzeugausstellung nach Sebnitz oder an die Strecke, um den Sonderzug mit der 86245 und der „großbohrgen“ 501849 im Bilde festzuhalten

Foto: Albrecht



Foto 14 Im August feierte der bekannte Kurort Oberwiesenthal sein 450jähriges Bestehen mit einem Heimatfest. Die Eisenbahner waren mit von der Partie, war doch ihre Strecke 80 Jahre alt geworden und hatte einst zur Ausdehnung des Ortes beigetragen.

Ein Sonderzug mit der von Jöhstadt überführten Lokomotive 991606 fuhr an mehreren Tagen zwischen Oberwiesenthal und Neudorf; auffällig ein Buffetwagen in hellen Farben

Foto: Pfüller

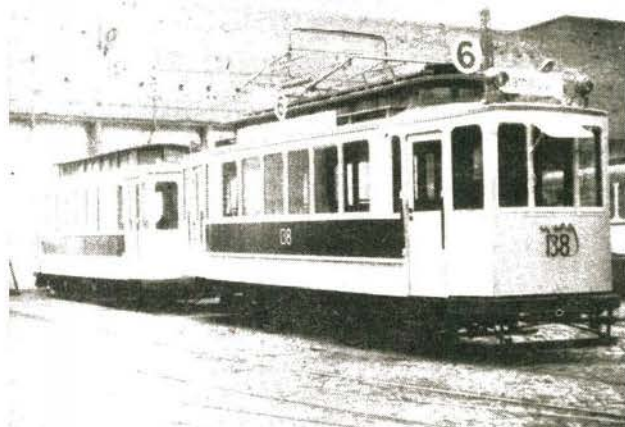


Foto 13 Zum 100jährigen Bestehen der Magdeburger Straßenbahn am 2. Juli fand am Alten Markt der Elbestadt eine Fahrzeug- und Modellausstellung statt. Mit viel Liebe und Sorgfalt hatten Mitglieder der AG 7/36 und der Werkstätten der Magdeburger Verkehrsbetriebe historische Straßenbahnfahrzeuge hergerichtet. So auch den Triebwagen 138 mit Beiwagen 300, beide Baujahr 1914/15

Foto: Pauke

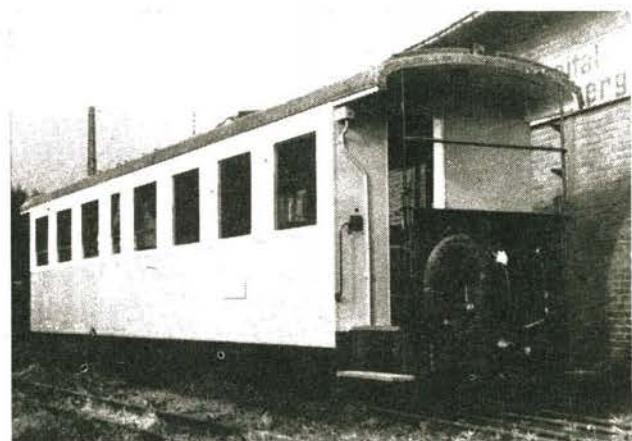
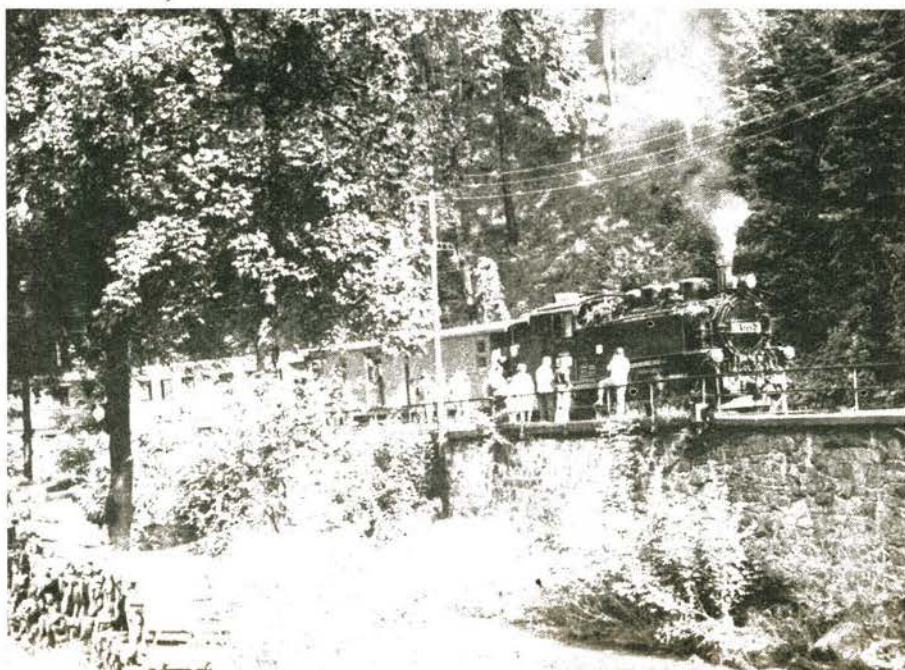


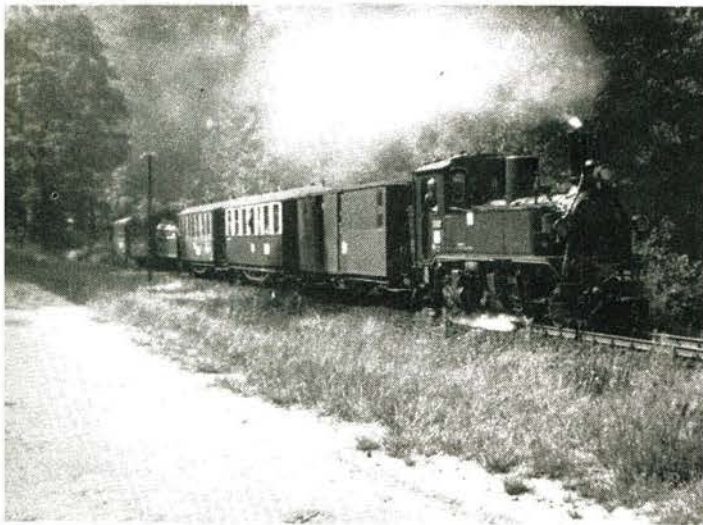
Foto 15 Die „Buffet-Wagen-Idee“ ist nicht neu, aber der in Städteexpress-Farben gehaltene Clubwagen von Freital-Hainsberg — 1000 Stunden Freizeit wurden von den Mitgliedern der AG 3/57 und den Eisenbahnern dafür aufgewendet — dient mannigfachen Zwecken, Sonderzügen, Feierstunden von Dienstjubiläen u.ä.

Foto: Kuntzsch

Foto 16 Den Ersteininsatz des Clubwagens brachte die Sonderfahrt zum 95jährigen Jubiläum der Strecke Freital-Hainsberg — Kurort Kipsdorf, die von der AG 3/57 am 27. August organisiert worden war. Hier auf dem Bahnhof Rabenau, im romantischen Grund der Weißeritz, ahnten die Teilnehmer noch nicht, daß ihnen manche Überraschung, wie Scheinfahrten, gattungstreuer Schmalspurgüterzug, Tombola, geboten werden würden

Foto: Kuntzsch



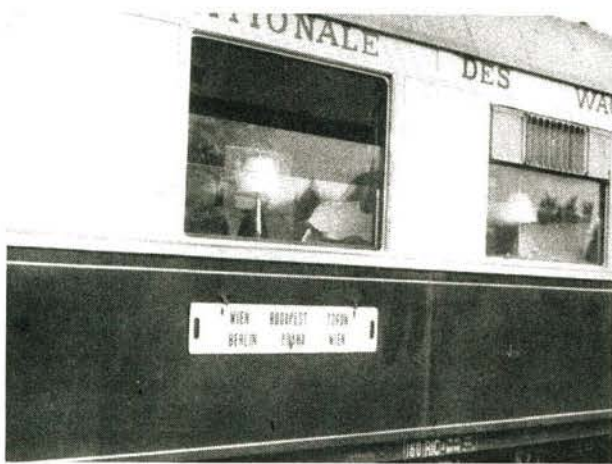


17

Foto 20 Der Sonderzug des Bezirksvorstands Erfurt führte am 24. September seine Teilnehmer mit den Lokomotiven 35 1074 und 65 1010 von Saalfeld aus in die schönsten Gegenden des Thüringer Landes Foto: Wünschmann

Foto 21 Und diesen letzten Anblick, die 75501 dampft neben den beiden Schmalspurlokomotiven 99 585 und 99 586 auf dem Bahnhof Wolkenstein, verdanken wir dem Betriebsausflug des Raw „Wilhelm Pieck“... Foto: Fizel

Foto 22 ...das seine Werkangehörigen am 2. Oktober von Karl-Marx-Stadt durch das Zschopautal zu einer der schönsten sächsischen Schmalspurbahnen, der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt, führte. Zahlreiche Fotografen begleiteten den langen Sonderzug im Preßnitztal Foto: Wünschmann



18



20



19



21

22

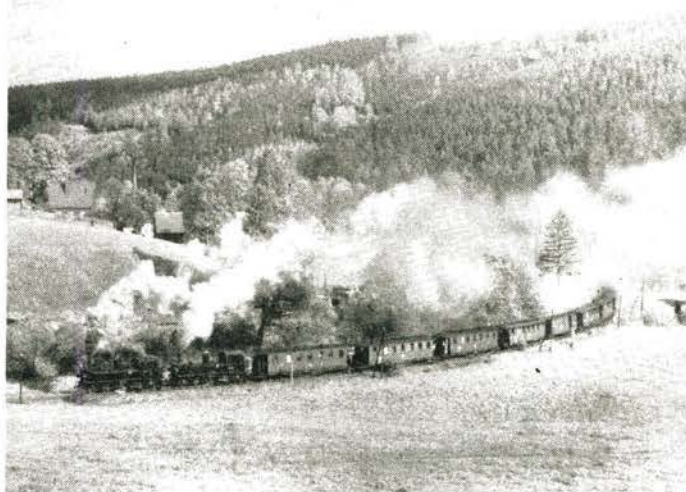


Foto 17 19mal fuhr der Traditionszug zwischen Radebeul Ost und Radeburg, wie hier im Löbnitzgrund, und erfreute etwa 3500 Fahrgäste...

Foto: Viertel

Foto 18 ...darunter zahlreiche ausländische Interessenten, wie die Gruppe eines Schweizer Reisebüros, die mit ihren Sonderzug im „Orient-Express“-Stil es sich nicht nehmen ließ, am 9. September während einer Rundreise in Radebeul Station zu machen

Foto: E. Preuß

Foto 19 Bei der TRR ist es bereits Tradition, daß sich mehrere Besucher mit Kostümen der Einrichtung des Traditionszugs anpassen und einen Eindruck vermitteln, wie man etwa um die Jahrhundertwende reiste. In diesem Jahr 1977 waren es bereits 250 „Verwandlungskünstler“

Foto: Viertel