

JAHRGANG 13

DEZEMBER 1966

12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12

DEZEMBER 1966 · BERLIN · 15. JAHRGANG

Präsidium des DMV

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

Der Redaktionsbeirat

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



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion:

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

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

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

INHALT

Seite

Vom XIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1966 in Budapest ..	349
G. Walter	
Umbau des Eisenbahntunnels bei Edle Krone	353
K. Brust	
Elektrischer Zugbetrieb Freiberg-Dresden eröffnet	355
W. Schumann	
Die letzte Fahrt von Sayda nach Mulda	355
H. Meißner	
Elektrische Zugförderung im Münsterland	356
Modelle aus Cottbus	357
Modelle aus Leipzig	358
W. Giersch	
Schaltungsbeispiele für transistorisierte Signalschaltungen	359
M. Malke	
Perspektiven der Dampflokomotiven: Verschrottung	363
F. Hornbogen	
Modellbahnlok-Steckbrief (Baureihe 50, VEB Piko, H0)	364
W. Ilgner	
15 Jahre Arbeitsgemeinschaft Meißen	366
Delegiertenkonferenz des Bezirks Berlin	369
Wissen Sie schon?	370
Drei Jahrzehnte Modelleisenbahner ..	370
Forum der Modelleisenbahner zur Leipziger Herbstmesse 1966	370
R. Kitz	
Modellbahnausstellung in Görlitz	371
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	372
Dipl.-Ing. K. J. Zurawski	
Zweistrom-Triebwagen ET 10.103 der Montafonerbahn Bludenz-Schrund ...	373
W. Franke	
Rechtsverkehr auf zweigleisiger TT-Bahnstrecke	376
M. Reyer	
Reko-Wagen in der Nenngröße N ..	376
Besinnliches und Kurioses	377
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Einen 1. Preis erhielt Eleonore Hildebrandt aus Berlin auf dem XIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1966 in Budapest für ihre hervorragend gebauten Großstadthäuser mit Straße

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Großer Garten in Dresden: Soeben ist die Pioniereisenbahn in den Bahnhof Zoo eingefahren

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden

In Vorbereitung

Auf schmaler Bahn durch Mecklenburg
Bauplan für eine Dampflokomotive der Baureihe 913 (ex pr. T 9) in der Nenngröße H0



Bild 1 Blick auf einen Ausschnitt der „Harz-Querbahn“ der Arbeitsgemeinschaft Kreiskulturhaus Wernigerode

Vom XIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1966 in Budapest

XIIIth International Model Railway Competition 1966 in Budapest

XIII^{ème} concours international du modélisme ferroviaire de 1966 en Budapest

Der XIII. Internationale Modellbahnwettbewerb 1966 ist beendet. Er stand unter dem Zeichen des MOROP-Kongresses in Budapest, war großzügig angelegt und lockte viele Tausende Besucher an. Erstmals war die anschließende Ausstellung in einer „verbandseigenen“, modernen Messehalle gezeigt worden. Der ungarische Modelleisenbahnverband stellte als Gastgeber seine erst kürzlich erworbene Ausstellungshalle auf dem Gelände der Internationalen Messe in Budapest zur Verfügung.

Wie in jedem Jahr herrschte vor der Jurytagung (diesmal dauerte sie zwei Tage) eine eifrige Geschäftigkeit. Kisten mußten ausgepackt werden, die Wettbewerbsmodelle in die einzelnen Kategorien eingestuft und die vielen „mitgelieferten“ Hinweise der Einsender beachtet werden. Immer klarer wird jetzt übrigens, wie man versuchen muß, Schäden an den Modellen durch unsachgemäße Verpackung zu vermeiden. Wir berichteten bereits in den vergangenen Jahren, daß die Modelle immer komplizierter geworden sind, und damit auch leichter Beschädigungen bei den langen Transportwegen auftreten können. Unser Appell an alle zukünftigen Wettbewerbsteilnehmer deshalb: Bitte der Verpackung mehr Aufmerksamkeit schenken und nach Möglichkeit beigefügte Erläuterungen kurz fassen. Die Jury hat einfach nicht die Zeit, die oft seitenlangen „Gebrauchsanweisungen“ durchzulesen.

Trotz allem war der XIII. Internationale Modellbahnwettbewerb für die Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik ein schöner Erfolg. Immerhin waren von insgesamt 183 eingeschickten Modellen 77 aus der DDR. Ihr folgten die CSSR mit 53 Modellen und Ungarn mit 43 Modellen.

Obwohl sich die Nenngröße TT in den letzten Jahren doch sehr durchsetzen konnte, blieb sie bei der Gesamtsumme von 183 Modellen mit 32 Modellen hinter der Nenngröße H0 mit 122 Modellen weit zurück. Nach wie vor baut die Mehrzahl aller Modelleisenbahner immer noch in der Nenngröße H0. Die Nenngröße 0 mit 24 Modellen hielt sich beinahe die Waage mit der Nenngröße TT. Dieses Bild kann aber dennoch täuschen, denn es wurden ja nur selbstgebaute Modelle vorgestellt. Der Verkauf von TT-Erzeugnissen der Firma Zeuke & Wegwerth KG beispielsweise läßt darauf schließen, daß sich mit gekauften Modellen in der Nenngröße TT mehr Modelleisenbahner beschäftigen, als es der Schluß vom XIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb zuläßt. Der Selbstbau von größeren Modellen ist jedenfalls noch bestimmend. Wer die Modelle in Budapest gesehen hat, kann nicht sagen, daß kleinere Modelle schwieriger herzustellen sind. Bei den größeren Modellen müssen zwangsweise die Details sehr genau nachgestaltet werden, und das ver-

langt schon ein hohes Geschick an handwerklicher Fähigkeit.

Mitglieder der Jury waren:

Ottó Petrik (Ungarn)
János Straub (Ungarn)
Agoston Temesi (Ungarn)
Ivo Tvarůžek (CSSR)
Karel Vaňura (CSSR)
Jan Marczak (Polen)
Zenon Pelczynski (Polen)
Helmut Kohlberger (DDR)
Klaus Gerlach (DDR)

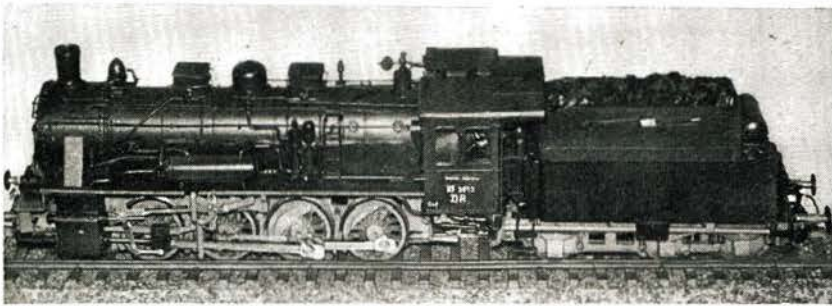
Es wurden insgesamt zehn 1. Preise, neun 2. Preise und acht 3. Preise vergeben. Davon erhielten die DDR-Teilnehmer fünf 1. Preise, sechs 2. Preise und vier 3. Preise. Die Teilnehmer aus der DDR konnten also wieder die meisten Preise mit nach Hause nehmen.

Wir danken den ungarischen Modellbahnfreunden für ihre guten organisatorischen Vorleistungen, ebenso bedanken wir uns bei allen Teilnehmern am Wettbewerb, der wesentlich dazu beitrug, den Gedanken der internationalen Zusammenarbeit der Modelleisenbahner zu fördern.

Wir glauben bestimmt, daß dem XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb, der 1967 in der CSSR ausgetragen wird, ein gleich guter Erfolg beschieden ist.

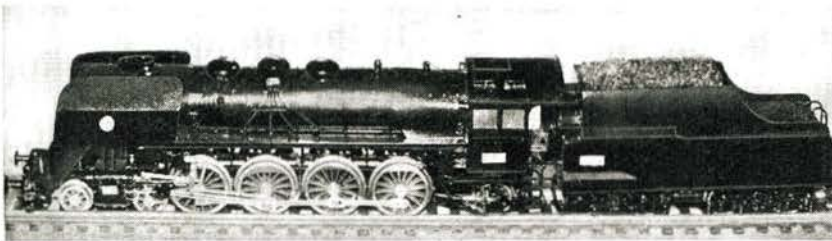
Bild 2 Ausschnitt der Anlage „Potsdam Hauptbahnhof mit Templiner See“ der Arbeitsgemeinschaft Magdeburg





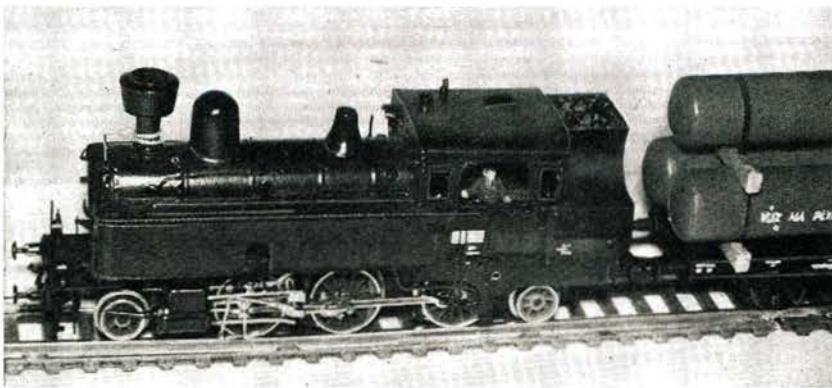
3

Bild 3 Einen 1. Preis in der Gruppe A/Nenngröße 0 bekam Herr Willi Wendler aus Westberlin für das Modell der Dampflok der Baureihe 55



4

Bild 4 Ebenfalls einen 1. Preis in der Gruppe A/Nenngröße H0 konnte Herr Alois Vajner aus der CSSR für das Modell der CSD-Lok der Baureihe 475.1 in Empfang nehmen

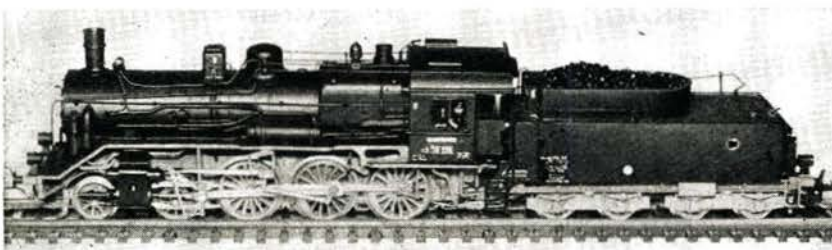


5

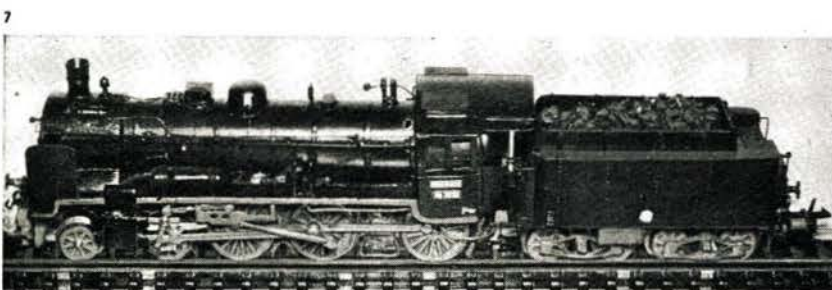
Bild 5 Den 2. Platz in der Gruppe A/Nenngröße H0 belegte Herr Miroslav Višek aus der CSSR mit dem Modell der CSD-Lok der Baureihe 354.0

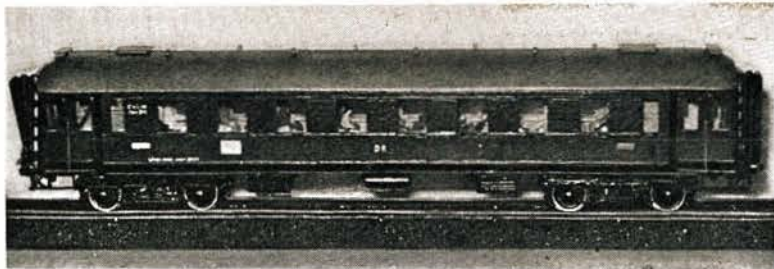
Bild 6 Wolfgang Kaden aus der DDR errang mit seinem Modell der Lok der Baureihe 38²⁻⁴ in der Gruppe A/Nenngröße TT einen 1. Preis

Bild 7 Auch in der Gruppe A/Nenngröße TT belegte Herr Günter Fritsch aus der DDR einen 2. Platz



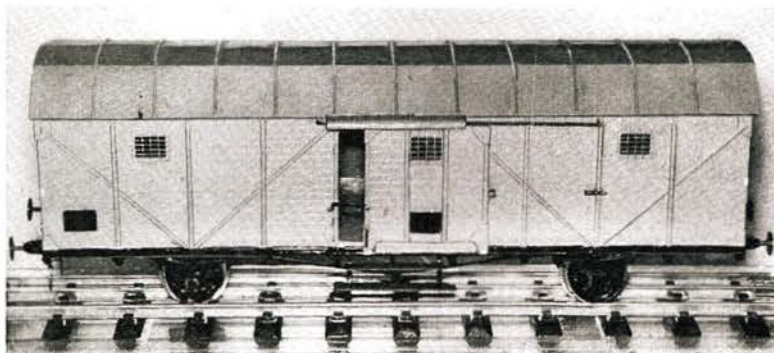
6





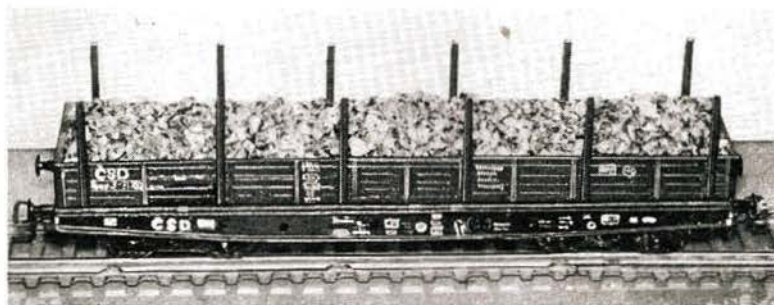
8

Bild 8 In der Gruppe B/Nenngröße 0 erzielte Herr Willi Wendler den 1. Platz



9

Bild 9 Den zweiten Preis in der Gruppe B/Nenngröße 0 holte sich Herr Imre Szentiványi aus Ungarn



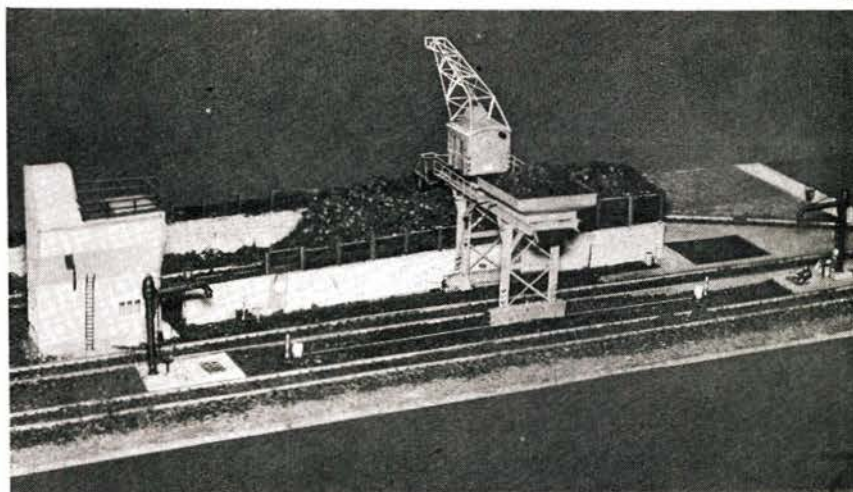
10

Bild 10 Für diesen Wagen bekam Herr Václav Matoušek aus der CSSR einen 2. Preis in der Gruppe B/Nenngröße H0/Junioren



11

Bild 11 In der Gruppe C/Senioren bekam Herr Gerhard Schaller aus der DDR den 2. Preis (den 1. Preis bekam Frau Eleonore Hildebrandt aus Berlin für ihre Häuserzeile)



12

Bild 12 Günter Fritsch aus der DDR belegte in der Gruppe C/Senioren einen 3. Platz für das Modell „Bekohlungsanlage“

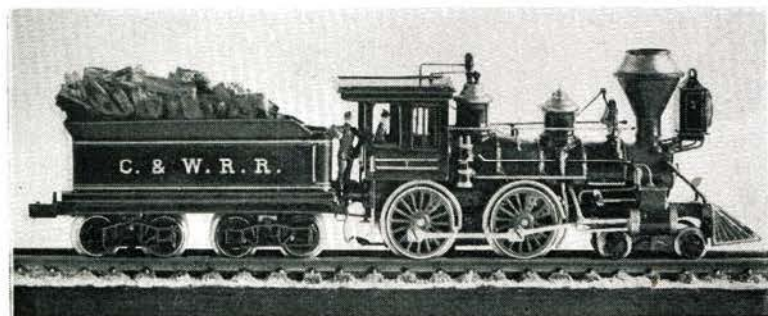
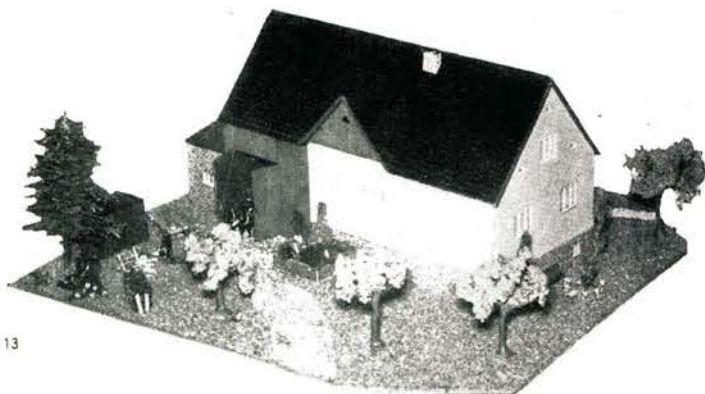


Bild 13 Bei den Junioren in der Gruppe C siegte Herr František Stodólke aus der CSSR mit einem 1. Platz

Bild 14 In der Gruppe historische Modelle D siegte mit einem 1. Platz Herr Achim Delang aus Berlin mit der TT-Lok „General“ (sie hat eine hervorragende Funktionstüchtigkeit)

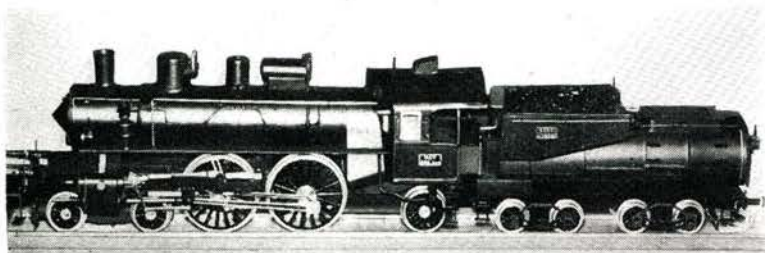


Bild 15 Auch in der Gruppe historische Modelle D bekam Herr László Bèkei aus Ungarn einen 2. Preis. Sein Modell stellt die MAV-Lok 203 im Maßstab 1:45 dar.

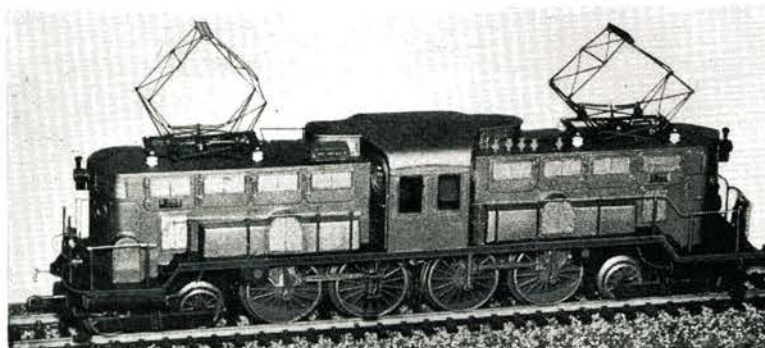
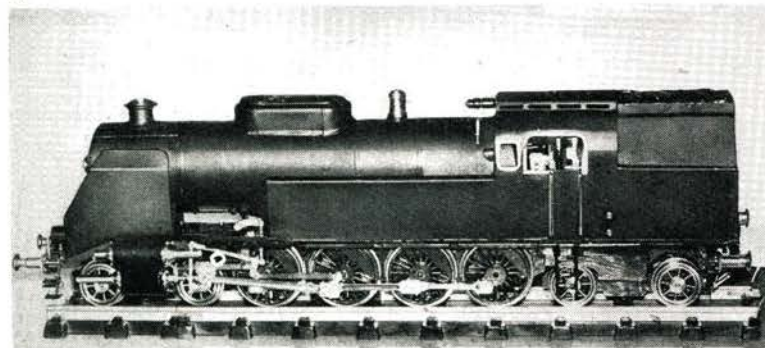


Bild 16 Den 3. Platz in der genannten Gruppe D konnte sich Herr Ervin Eszenyi aus Ungarn mit einem H0-Lokmodell der Paris-Orleans-Bahn holen

Bild 17 Einen Sonderpreis vergab die Jury an Herrn Károly Danassy für das mit Druckluft (wird selbst auf der Lok erzeugt!) anzutreibende Lokmodell



Fotos: M.Gerlach, Berlin (16)
A. Delang, Berlin (1)

Umbau des Eisenbahntunnels bei Edle Krone

Rebuilding of the Railway Tunnel "Precious Crown"

Reconstruction du tunnel «Couronne précieuse»

1. Vormerkungen

Die Arbeiten am Eisenbahntunnel bei Edle Krone, der zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz liegt, wurden im Oktober 1859 aufgenommen und konnten nach 26 Monaten im Dezember 1861 abgeschlossen werden. Der Tunnel wurde für den zweigleisigen Betrieb eingerichtet und liegt in einem Bogen mit 300 m Radius. Der Gleisabstand beträgt 3,60 m. Die Länge dieses Tunnels von Portal zu Portal beträgt 122 m. Es war vorgesehen, den Tunnel ohne besondere Ausmauerung auszuführen. Beim Vortrieb des Tunnelstollens fand man jedoch ein stark geklüftetes Gebirge vor, das eine Ausmauerung des Tunnels verlangte. Das Gewölbe wurde aus Sandsteinquadern gemauert und ist im Scheitel 30 cm, an den Seiten bis zu 90 cm dick. Als Hintermauerung diente beim Vortrieb gewonnener Gneis. Eine Absperrung gegen Gebirgswasser ist bis auf einige Meter im Bereich der Portale nicht vorhanden.

2. Anlaß zum Umbau des Tunnels

Durch die Umstellung auf elektrischen Betrieb im Streckenabschnitt Dresden-Reichenbach war die Anbringung der Fahrleitung im Tunnel erforderlich. Weiterhin wirkte sich der vorhandene, zu kleine Gleisabstand nachteilig aus.

3. Möglichkeiten zur Verbesserung des derzeitigen Zustandes

3.1 Sonderkonstruktion der Fahrleitung im Tunnel

In alten Tunneln, die die für den elektrischen Betrieb erforderliche Mindesthöhe des lichten Raumes aufweisen, können Befestigungsteile der Fahrleitung in Nischen an der Gewölbedecke untergebracht werden. Im Falle des Tunnels Edle Krone hätte diese Möglichkeit eine erhebliche Einsparung an Material, Kosten und eine wesentlich geringere Betriebsbeeinträchtigung erbracht. Alle bestehenden Nachteile, wie der zu geringe Gleisabstand und eine fehlende Rückenabdichtung wären weiterhin vorhanden geblieben. Dies hätte bedeutet, daß im Tunnel das neue Lichtraumprofil 1-SM/DR nicht eingeführt werden könnte. Die aus dem eindringenden Gebirgswasser resultierende Eisbildung im Winter hätte besonders für den elektrischen Betrieb eine nicht zu unterschätzende Betriebsgefahr bedeutet. Deshalb wurde ein Umbau nach der ersteren Art abgelehnt.

3.2 Aufschlitzen des Tunnels zu einem Einschnitt

Beim Aufschlitzen des Tunnels hätte man etwa 95 000 m³ Felsmassen bewegen müssen. Der Einschnitt wäre im Mittel 35, maximal 45 m tief geworden. Alle bestehenden Profileinschränkungen und besonders die hohen Unterhaltungskosten eines Eisenbahntunnels wären entfallen. Andererseits hätte allein der Abtransport der anfallenden Massen etwa neun Millionen MDN gekostet, weil der nächste Ablagerungsplatz in zehn km Entfernung liegt. Die Unfallgefahr „Tunnel“ wäre in diesem Falle ausgeschlossen worden, aber die abfallende

Lagerung des Gebirges nach dem Einschnitt hin hätte ständig die Gefahr des Abrutschens von Felsmassen in sich bergen.

3.3 Absenkung der Gleise

Durch Tieferlegen der Gleise um etwa 1 m könnte zwar die erforderliche Lichtraumhöhe erbracht, Breitenbeschränkungen wären aber weiterhin bestehen geblieben. Weiterhin wäre mit dieser Maßnahme die im Bereich des Tunnels vorhandenen Neigungsverhältnisse wesentlich verschlechtert worden. Der Umbau auf diese Weise wurde ebenso wie die unter 3.2 beschriebene Möglichkeit abgelehnt.

3.4 Erweiterung des Tunnels auf die erforderlichen Abmessungen

Es wurde entschieden, um die zur Einführung des Lichtraumprofils 1-SM/DR erforderlichen Abmessungen zu erreichen, die alte Tunnelauskleidung und einen Teil des Deckgebirges auszubrechen und den Tunnel mit einer neuen Auskleidung sowie mit einer Rückenabdichtung zu versehen. Durch diese Maßnahme können alle zur Zeit bestehenden Profileinschränkungen beseitigt werden. Weiterhin mindert die neue, standsichere Auskleidung eine Entstehung von Betriebsgefahren herab.

4. Ausführung der Baumaßnahmen

4.1 Vorbereitungsarbeiten

Da während der Bauarbeiten der Eisenbahnbetrieb aufrechterhalten werden muß, wurde im Tunnel eine Gleisverschlingung eingebaut. Dadurch erhielt man rechts und links der Tunnelachse genügend Raum, um Schmalspurgleise, Lehrschienen usw. verlegen zu können. Das bisher durch den Tunnel verlaufende Streckenkabel wurde aus dem Tunnel herausgelegt. Zur Versorgung mit Energie wurden eine Trafostation, eine Pumpstation für Wasser und eine Kompressorstation aufgestellt.

nicht zu groß
nicht zu klein
gerade richtig

1:120



4.2 Ausbrucharbeiten

Nach Abschluß der Vorbereitungsarbeiten wurde im Herbst 1964 mit den Ausbrucharbeiten begonnen. Der Ausbruch wurde auf der Dresdner Seite, nach Abschluß der Felssicherungsarbeiten über dem Dresdner Portal, begonnen. Von einem auf Lehrschienen laufenden Arbeitswagen aus werden die Sprenglöcher in das Gestein gebohrt und mit Sprengstoff beschickt. Das Sprengen geschieht nachts während einer ein- bis zweistündigen Sperrpause. Je Abschlag fallen etwa 80 m³ Ausbruchmassen an, die von Überkopfladern in Hunte verladen und im Handbetrieb auf Schmalspurgleisen rechts und links der Gleisverschlingung abtransportiert werden. Am Dresdener Portal befindet sich eine Gleisunterführung, wo die Ausbruchmassen von einem Bandförderer übernommen und zur Halde transportiert werden. Die im Gebirge befindlichen Gang- und Störungszonen erfordern ein besonders vorsichtiges Arbeiten. Um eine Veränderung am Gebirge sofort erkennen zu können, werden laufend im gesamten Terrain des Tunnels Fixpunktmessungen vorgenommen.

4.3 Neuausbau des Tunnels

Es ist vorgesehen, den Tunnel nach Beendigung der Ausbrucharbeiten von der Werdauer Seite ausgehend auszubauen. Als provisorischer Ausbau sind 15 cm Spritzbeton, Streckbögen und bei Bedarf Schlitzkeilanker vorgesehen.

Der endgültige Ausbau erfolgt mit Stahlbetonfertigteilen. Die Ausbruchfläche wird, nachdem sie mit etwa 15 cm Spritzbeton überzogen und ausgeglichen wurde, mit einer Abdichtungsschicht aus Latexmasse versehen. Der Ausbau

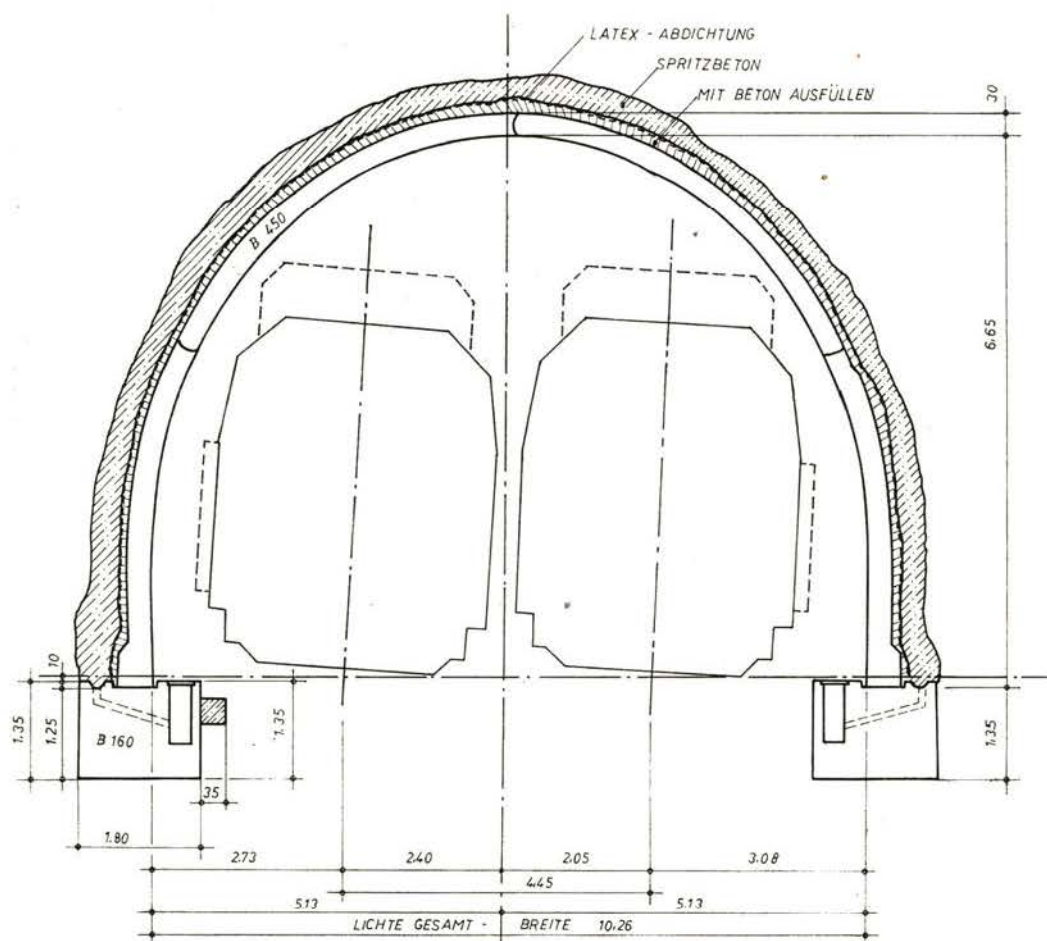
mit Stahlbetonfertigteilen wurde aus Gründen der Bauzeitverkürzung angestrebt. Die Fertigteile werden auf der Dresdener Seite des Tunnels mittels eines Portalcranes auf eine fahrbare Bogenlehre verlegt, in den Tunnel eingefahren und auf den vorbereiteten Fundamenten im Tunnel abgesetzt. Bis zur Ausfüllung des zwischen den Fertigteilen und der Dichtungshaut verbleibenden Hohlraumes werden die Fertigteile provisorisch abgestützt. Der Hohlraum wird in Abschnitten von je drei m mit Beton ausgegossen. Die Fugen zwischen den einzelnen Fertigteilen werden zur Erzielung einer guten Verzahnung mit Zementmörtel ausgepreßt.

4.4 Ausbildung der Tunnelportale

Die Tunnelportale werden aus Beton gegossen und mit einer Granitverblendung versehen. Um die den Tunnel passierenden Züge vor Steinschlag zu schützen, sollen die Portale mit Steinfangmauern ausgestattet werden. Zum gleichen Zweck errichtet man rechts der Gleise am Werdauer Portal Hangmauern, die mit Rundstahlankern am Fels befestigt werden.

5. Schlußbetrachtungen

Die geplanten Baumaßnahmen sind wegen der vorgefundenen ungünstigen Verhältnisse umfangreicher geworden als zum Zeitpunkt der Ausschreibung abgesehen waren. Trotzdem haben alle am Bau Beteiligten ihr Bestes gegeben, damit wie vorgesehen noch 1966 die ersten, von elektrischen Lokomotiven gezogenen Züge das einstige Nadelöhr der sächsischen Eisenbahn passieren konnten.



Querschnitt des Tunnels im Maßstab 1: 100

Elektrischer Zugbetrieb Freiberg–Dresden eröffnet

Am 23. September 1966 wurde der elektrische Zugbetrieb auf dem Streckenabschnitt Freiberg–Dresden durch den Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Kurt Sobotta, eröffnet. Der Eröffnungszug bestand aus den beiden Elloks E 42 100 und E 42 093 und 13 vierachsigen Rekowagen.

Anlässlich dieser Eröffnung erhielt die E 42 100 vom Bw Karl-Marx-Stadt Hbf. durch Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz eine von der Arbeitsgemeinschaft 3/7 „Freunde des Eisenbahnwesens Verkehrsmuseum Dresden“ gestiftete Plakette. Die dauernd an der Lok angebrachten Plaketten zeigen inmitten einer Inschrift im Schattenriß symbolisch die erste in Deutschland von Prof. Schubert konstruierte Lok „Saxonia“. Sie sollen hinweisen auf die Bedeutung des Eisenbahnbetriebs für die gesamte Volkswirtschaft. Dem Lokführer der E 42 100, Wolfgang Raabe, wurde eine vom VEB Piko zur Verfügung gestellte E 44 als Andenken an diesen Tag übergeben.

Karlheinz Brust, Dresden

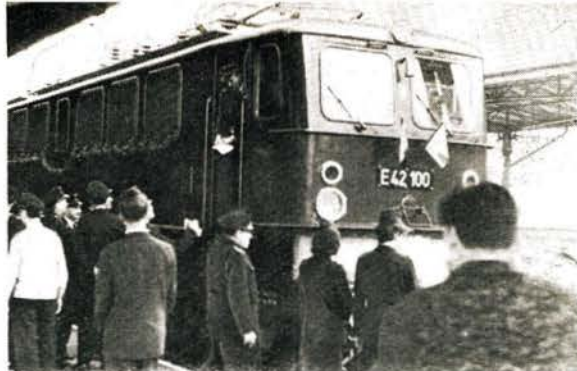


Bild 1 Der Eröffnungszug am Bahnsteig in Freiberg/Sa.

Bild 2 Der Eröffnungszug auf der Strecke

Bild 3 Von der Arbeitsgemeinschaft 3/7 Dresden wurde die Erinnerungsplakette gestiftet

Fotos: K. Brust (2), G. Arndt (1), Dresden



Die letzte Fahrt von Sayda nach Mulda

Während unseres diesjährigen Urlaubs in Cämmerswalde bei Neuhausen im Erzgebirge kam mir als Freund unserer sächsischen Schmalspurbahnen der Gedanke, einen Tagesausflug mit einer Fahrt auf der Mulda-Saydaer-Bahn zu verbinden.

Diese Strecke (169k) ist seit 1897 in Betrieb, hat eine Länge von 15,5 km und steigt dabei rund 250 m. Sie schien mir für unser Vorhaben gut geeignet zu sein.

Nach einer Busfahrt über Neuhausen im schönen Mortelgrund entlang nach Sayda strebten wir am 29. Juli 1966 dem Bahnhof Sayda zu, um die Abfahrt des Mittagszuges nicht zu verpassen.

Wie enttäuscht waren wir aber, als uns das Bahnhofsgebäude vollkommen verschlossen „empfang“! Wir erfuhren, daß der Zugbetrieb ab 18. Juli 1966 wegen „Verkehrsträgerwechsel“ eingestellt ist. Unsere Unternehmung mußten wir nun mit einer Busfahrt nach Mulda fortsetzen. Dabei konnten wir zwar den leider

verpaßten Fahrtverlauf ungefähr verfolgen, zumal die Strecke von der Straße aus oft zu übersehen ist, aber die erwartete Fahrt mit dieser Schmalspurbahn fehlte besonders den Kindern im Programm-Ablauf.

Das weitere Tagesprogramm sah eine Fahrt nach Holzhau vor. Während der Wartezeit auf dem Vorplatz des Bahnhofs Mulda hatten wir als Entschädigung folgendes Erlebnis: Gegen 13.00 Uhr hörten wir auf dem das Muldetal überquerenden Viadukt das typisch ratternde Geräusch eines sich langsam nahenden Zuges und waren Zeuge, als die „Allerletzte Fahrt Sayda – Mulda“ zu Ende ging.

Im Gespräch mit dem Lokpersonal erfuhren wir u. a., daß die von uns unterwegs an den verschiedenen Haltepunkten noch beobachteten Wagen bei dieser allerletzten Fahrt neben anderem Material „gesammelt“ wurden. Der Güterverkehr ist bereits Anfang des Jahres 1966 eingestellt worden, und die fast 70jährige Ge-



1 Der Kleinbahnzug mit der Lok 99 601 auf dem Bahnhof Mulda
Fotos: W. Schuman, Wurgwitz/Freital



2 Bei der letzten Fahrt, hier auf dem Bahnhof Mulda fördert die Lok 99 601 einen Personen- und acht Güterwagen

schichte der Bahn war mit dieser Fahrt endgültig beendet. Uns war dieses etwas wehmütige Erlebnis wert, im Bilde festgehalten zu werden.

Die Lok 99 601 ist eine Gelenk-Lok der Gattung IV K,

erbaut 1914 von Hartmann mit der Fabrik-Nr. 3789. Im Modelleisenbahner Heft 7/1966, Seite 212, sind diese Loks näher beschrieben.

Gerhard Schumann, Wurgwitz/Freital

Elektrische Zugförderung im Münsterland

Am 12. September 1966 wurde auf den Strecken von Hamm (Westfalen) und von Haltern über Münster nach Osnabrück der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Damit sind, einschließlich der Umgehungsbahn in Münster und dem Streckenabschnitt Münster Betriebsbahnhof Nevinghof, weitere 164 Streckenkilometer auf Fahrleitungsbetrieb umgestellt worden. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch die Streckenführung teilweise verbessert. Zahlreiche Überholungsgleise in den Bahnhöfen hat man entsprechend den bei elektrischer Zugförderung möglichen längeren Zügen erweitert und außerdem die Gleisanlagen nach neuzeitlichen Gesichtspunkten vereinfacht. Dabei konnten in 28 Bahnhöfen insgesamt 280 Weichen sowie etwa 7000 m Gleis eingespart werden, ohne die Leistungsfähigkeit des Zugbetriebes zu beeinträchtigen.

Ab 8. September 1966 konnte man in Münster als erste Ellok die E 40 403 beobachten, die Probe- und Bügelmeßfahrten ausführte. Der erste elektrisch geförderte Zug des öffentlichen Verkehrs war der D 94, von der E 10 416 gezogen.

Bild 1 Ankunft des Sonderzuges im Bahnhof Münster Hbf
Foto: Herold



Zur Eröffnung des elektrischen Betriebes konnten der Vorsitzende des MEC Münster, Herr Herbert Fischer, sowie fünf weitere Mitglieder an der Sonderfahrt von Osnabrück nach Münster auf Einladung der DB teilnehmen. Im Rahmen der Festreden überreichte Herr Fischer zwei Erinnerungsbronzetafeln für die Lok E 10 421.

Insgesamt drei Sonderzüge führten die Einweihungsfahrten nach Münster in Form einer Sternfahrt aus. Der Sonderzug auf dem Streckenabschnitt Haltern-Münster wurde von der E 10 425 geführt, auf dem Abschnitt Hamm-Münster von der E 10 422. Unter dem Beifall der vielen begeisterten Zuschauer hielten die drei Sonderzüge auf die Sekunde genau gleichzeitig in Münster Hbf. Während der Feierlichkeiten wurden den Lokpersonalen drei von der Firma Fleischmann gestiftete Lokmodelle der E 10 vom Modelleisenbahn-Club Münster überreicht.

Horst Meißner, Modelleisenbahn-Club Münster (Westfalen)

Bild 2 Vom Modelleisenbahn-Club Münster wurde diese Gedenktafel übergeben
Foto: Steinhoff

