

PA 9

32542

JAHRGANG 16  
DEZEMBER 1967

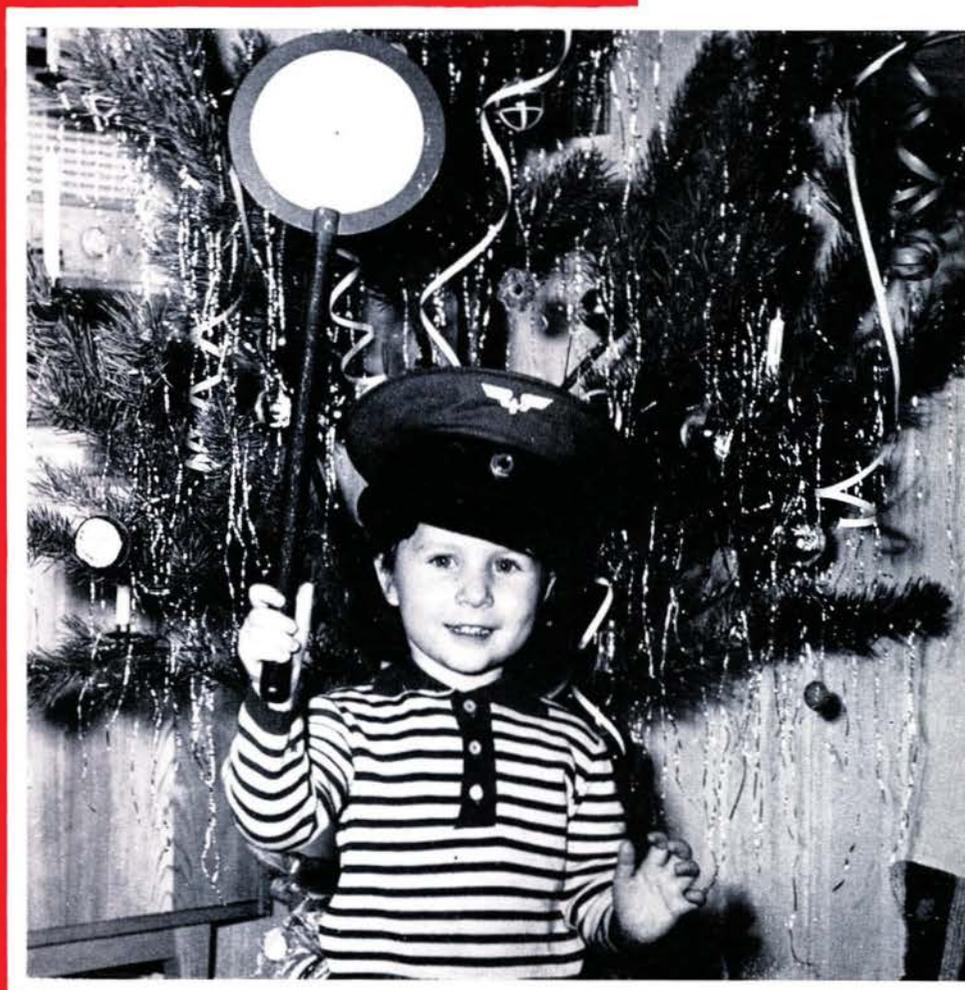
12

32 542

A 4933 E

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12

DEZEMBER 1967 · BERLIN · 16. JAHRGANG

## 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, Leipziger Verkehrsbetriebe – 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; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.**

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 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.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel – 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. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Lenin-gradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Car-timex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Buda-pest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-yang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

	Seite
H. Voigt, Dresden Weißer Hirsch Modellbahnzubehör auf der Leipziger Herbstmesse 1967 .....	350
H. Meß, Bad Berka Goethe und die Eisenbahn .....	355
Willkür der Produzenten ausgesetzt? .....	356
N-Anlage (1,50 m × 1,10 m) Karl Nau- mann .....	357
H0-Anlage (3,00 m × 1,65 m) Wolfgang Winkler .....	357
TT-Anlage (1,62 m × 1,16 m) Hans Schmidt .....	358
H0-Heimanlage (2,30 m × 1,50 m) Hel- mut Göthel .....	358
Dipl.-Ing. K. Uhlemann, Greifswald Bauanleitung für den Schnelltrieb- wagen Krukenberg in der Nenn- größe TT .....	360
Dipl.-Ing. A. Meißner, Berlin Die deutschen Schmalspurbahnen im Wandel der Zeiten .....	365
Wissen Sie schon? .....	370
Ein interessanter Schnappschuß ....	370
Buchbesprechung .....	370
H0- und Schmalspuranlage Dieter Wadewitz .....	371
TT-Anlage (4,50 m × 1,80 m) Hans- Peter und Hellmut Selle .....	371
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	372
Diplomwirtschafter W. Kunert, Berlin Die Dampflokomotiven der ČSD nach 1945 .....	373
Mitteilungen des DMV .....	377
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Allen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn ein frohes Weihnachtsfest und gute Fahrt in das Jahr 1968. Unser Bild zeigt Karin Weber aus Berlin (4 Jahre) als Dienstaufsicht am 24. Dezember 1967

Foto: Hans Weber, Berlin

## Rücktitelbild

Ein unverwütlisches Triebfahrzeug: Kurzer Halt des als P 1017 verkehrenden Schmalspurtriebwegens VT 133 zwischen Lindenberg und Perleberg (Kursbuchstrecke 120 c)

Foto (September 1967); Hans Weber, Berlin

## In Vorbereitung

Der Wismarer Schienenbus  
Bauart „Hannover“

Bauanleitung für eine Lokomotive der  
Baureihe V 200 der Deutschen Reichsbahn  
Eine Sonderfahrt mit der Spreewaldbahn

## XIV. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb 1967

„Ostrava – Bezirksstadt, viertgrößte Stadt der ČSSR, größtes Zentrum der Kohlenförderung und des Hüttenwesens in der ČSSR, unweit der Grenze zur Volksrepublik Polen gelegen, Verkehrsknotenpunkt, von mehreren modernen Satellitenstädten umgeben.“ Das etwa läßt sich in jedem neuen Lexikon oder Reiseführer über die bedeutende Industriemetropole unseres südlichen Nachbarlandes, über Ostrava, nachlesen. Der interessierte und gewissenhafte Modelleisenbahner jedoch müßte sich jetzt sofort hinter diesem Stichwort einen eigenen Vermerk eintragen, der ungefähr folgenden Wortlaut haben dürfte: „Austragungs- und Veranstaltungsort des XIV. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbes, des zweiten dieser Art auf dem Boden der ČSSR.“

Viel mehr über diese Bergarbeiterstadt wußten wir, die wir als Delegation des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands dorthin fuhren, auch nicht. So traten wir gespannt und voller Erwartungen an einem schönen Herbsttag unsere Tagesreise über Praha, Pardubice, Ceska Trebova und Přerov nach Ostrava an. Hunderte von Kilometern fuhren wir über die Haupt-Magistrale der ČSD in einem Schnellzug, gefördert von einer Ellok der Baureihe E 499. Expreßzüge des internationalen Verkehrs mit klangvollen Namen, wie „Hutnik“ und „Polonia“ begegneten uns. Schon die Anreise war also für uns ein schönes, interessantes Erlebnis mit vielen bleibenden Eindrücken. Selbstverständlich führte uns gleich am anderen Morgen der Weg zum Ausstellungsgelände im „Park der Kultur und Erholung der Stadt Ostrava“, genannt auch „Schwarze Wiese“. Moderne, geschmackvolle Pavillons boten für die Veranstaltung ein hervorragendes Domizil. Mitten in der Großstadt, unweit von Kohlenschächten und einem Hüttenwerk gelegen, war es immer ein Anziehungspunkt von vielen interessierten Modelleisenbahnern und von Schaulustigen.

Die Jury des XIV. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbs setzte sich wie folgt zusammen:

Vorsitzender:	Karel Supik, ČSSR
ČSSR	Evžen Orlich Bořivoj Gryc
DDR	Helmut Kohlberger Hansotto Voigt
VR Ungarn	Agostin Temesi Zoltan Frey
VR Polen	Z. Pociardowski Z. Wojtowicz.

Sie hatte eine harte Arbeit vor sich, galt es doch, insgesamt 246 Modelle der verschiedenen Alters- und Baugruppen sorgfältig und gewissenhaft zu prüfen und zu bewerten. Daß diese Arbeit reibungslos und zügig geschafft werden konnte, war vor allem dank der vorbildlichen Organisation durch die tschechoslowakischen Modellbahnfreunde möglich. Die der Jury vorgestellten Modelle verteilten sich wie folgt auf die einzelnen Länder: 180 Stück ČSSR, 36 Stück DDR, 22 Stück Polen und 8 Stück Ungarische Volksrepublik. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß natürlich immer aus dem jeweiligen Veranstalterland eine größere Anzahl Bewerber vorliegen. Durch die Bezirkswettbewerbe in der DDR war außerdem schon eine gewisse Vorauswahl getroffen worden.

Der Bewertungsmodus entsprach voll und ganz den internationalen Bedingungen, wie sie von uns seit Jahren mit Erfolg angewendet werden und wie sie im Aufruf zu diesem Wettbewerb auch veröffentlicht wurden. Besonders interessant war für uns auch die Aufteilung der Modelle auf die einzelnen Nenngrößen: In 199 Fällen wetteiferten die Modelleisenbahner in H0, 31mal war die Nenngröße TT vertreten und 9mal die „kleinste Größe“ N, der Rest von sieben Modellen fiel auf die klassische Nenngröße 0. Inwieweit dieses Zahlenmaterial einen realen Überblick auf die Verteilung der Modelleisenbahner auf die verschiedenen Nenngrößen zuläßt, ist schwer zu sagen. Dennoch meinen wir, daß das Verhältnis von TT:H0 = 1:6, zumindest was den Selbstbau betrifft, weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen nahekommen dürfte. Auch von dieser Seite gesehen, ist ein solches internationales Kräfteressen äußerst aufschlußreich.

Welche Erfolge hatten nun aber die DDR-Teilnehmer am XIV. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerb zu verzeichnen? In Ostrava wurden insgesamt folgende Preise vergeben: 13 erste Preise, 15 zweite Preise, 14 dritte Preise und schließlich noch 13 Ehrenpreise. Die DDR konnte hiervon drei erste Preise, drei zweite, drei dritte und fünf Ehrenpreise ins Land holen und belegte damit in der offiziellen Länderwertung hinter der führenden ČSSR und vor Polen und Ungarn den zweiten Platz. Der Modellbahnfreund Dobnitz aus Limbach fertigte in TT in der Seniorengruppe ein Modell der E 03 und erhielt den einzigen ersten Platz bei den Triebfahrzeugen für die DDR. Den nächsten ersten Preis sicherte Herr Tschepke aus Berlin mit H0-Wagenmodellen (Frisuren), und schließlich Herr Scheffler aus Dresden erzielte den dritten ersten Preis mit einem Güterschuppen in der Nenngröße H0. Auch die drei zweiten Preise der DDR-Teilnehmer verteilen sich ähnlich auf die einzelnen Kategorien: Ein H0-Triebfahrzeug (Frisur einer BR 57), ein Wagenmodell in H0 und ein Gebäudemodell in H0. Bei den drei dritten Preisen fielen zwei auf Triebfahrzeuge und einer auf ein Gebäudemodell. Es ist also festzustellen, daß unsere Preisträger sich über die wichtigsten Modellbau-Kategorien, nämlich Triebfahrzeuge, Wagen und Hochbauten, erstrecken. Es darf jedoch von uns keineswegs unterschätzt bzw. übersehen werden, daß wir dieses Mal in Ostrava – und dies vor allem in der Gruppe A „Triebfahrzeuge“ – vom Niveau her gesehen nicht so gute Arbeiten aus unserer Republik aufzuweisen hatten, wie das sonst immer der Fall war. Im Jahre 1968 steht vor uns allen eine ganz besonders große und wichtige Aufgabe: Der XV. Internationale Modelleisenbahn-Wettbewerb wird als Jubiläumsveranstaltung in unserem Lande stattfinden. Unsere langjährigen ausländischen Freunde wollen uns damit eine Anerkennung dafür zollen, daß schließlich aus unserer Republik heraus dieser große, alljährlich stattfindende Wettbewerb seinen Weg in die Welt machte. Es sollte daher für jedes Verbandsmitglied und für jeden Modellbahnfreund eine Ehre und zugleich eine Verpflichtung sein, tatkräftig bei der guten Vorbereitung dieser Großveranstaltung mitzuwirken, sei es als Organisator oder als Aktiver.

(Der Bildbericht vom XIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Ostrava wird im Heft 1/1968 veröffentlicht.)

## Modellbahnzubehör auf der Leipziger Herbstmesse 1967

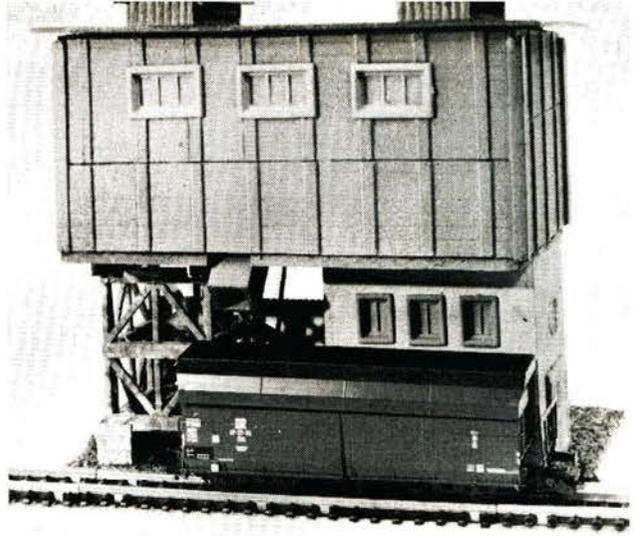


Bild 1 Elektromechanisch angetriebenes Kieswerk in der Nenngröße TT. Hersteller: Herbert Franzke KG.

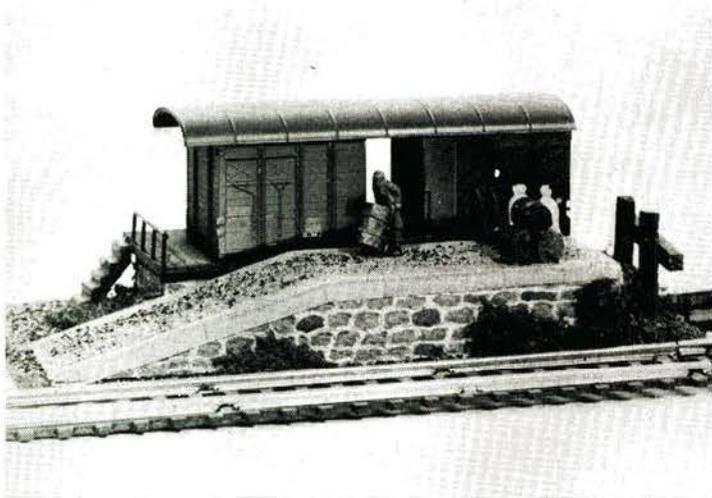
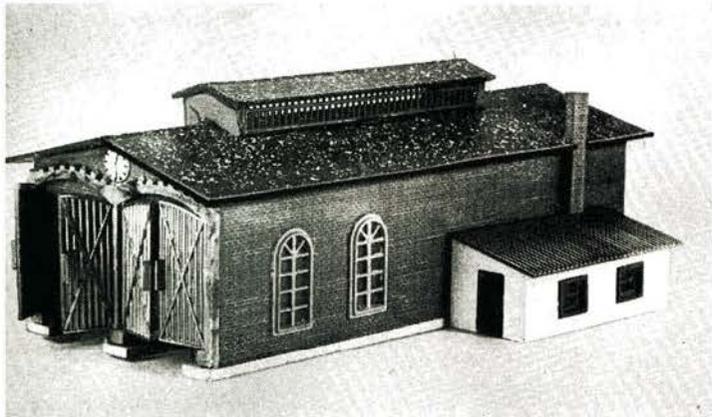


Bild 2 Behelfsmäßiger Güterschuppen in der Nenngröße H0. Hersteller: Herbert Franzke KG.

Bild 3 Zweistöndiger Lokschuppen in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Franzke KG.



Um es gleich vorzuschicken: Echte Neuheiten gegenüber dem auf der Frühjahrsmesse gezeigten Sortiment an Modellbahnzubehör konnte man bei einem Messerundgang im Petershof nur schwer entdecken. Die Hersteller sind bestrebt, ihre Erzeugnisse für die neu beginnende Saison termingerecht zu liefern und verträsten die Käufer auf die Frühjahrsmesse.

Neue Modelle zeigte die Firma Franzke KG (TeMos), und zwar einen Bahnhof in der Nenngröße TT in modernem Baustil, der recht ansprechend ausgefallen ist. Es ist kein verkleinerter Großstadtbahnhof, sondern ein nettes Empfangsgebäude, das gut zu einer Bahnhofsanlage mittlerer Größe paßt. Für die Nenngröße H0 gibt es einen Behelfsgüterschuppen, bei dem man den Kasten eines ausgedienten gedeckten Güterwagens auf Steinsockel gestellt hat: Eine nette Idee, platzsparend und für die Nebenbahn geeignet. Die Anhänger der Nenngröße N können mit einer hübschen Dieseltankstelle ihre Anlage bereichern. Ebenfalls für die Nenngröße N zeigte OWO als Neuheit verschiedene Wochenendhäuser, eine Bergkirche und ein Vorstadthaus, während in der Nenngröße TT nur ein kleines Fertighaus als Neuheit für das 2. Halbjahr 1967 bezeichnet ist. Das bisherige Sortiment ist allerdings reichhaltig, und die Modelle dürfen als gut gelungen bezeichnet werden. Das Gesagte gilt gleichfalls auch für die netten TT-Modelle. Von der Firma Scheffler erfuhren wir mit Bedauern, daß die Produktion ihrer Gebäudemodelle eingestellt worden ist. Als Ausgleich wurde eine Neuheit vorgeführt, die die Firma Scheffler gemeinsam mit der Firma Klötzner entwickelt hat: Eine Bahnschranke, die sich wie im Großen langsam öffnet und schließt. Die Bewegung wird von einem Getriebe abgeleitet, das von einem kleinen Elektromotor angetrieben wird. Der Antrieb kann sowohl „unterflur“ als auch auf der Anlagenplatte montiert werden. In diesem Fall muß er durch ein Häuschen, Holzstoß oder ähnliches getarnt werden. Die Firma Scheffler hat sich auf die Herstellung verschiedenfarbiger Geländematten spezialisiert.

Bei der Firma Auhagen war das bisherige Gebäudesortiment nicht erweitert worden.

Zur Belebung unserer Anlagen dienen Figuren und Straßenfahrzeuge. Sehr ansprechende Figuren in allen Varianten und in den verschiedenen Nenngrößen gab

(Fortsetzung Seite 352)



Bild 4 Empfangsgebäude in der Nenngröße TT. Hersteller: Herbert Franzke KG.

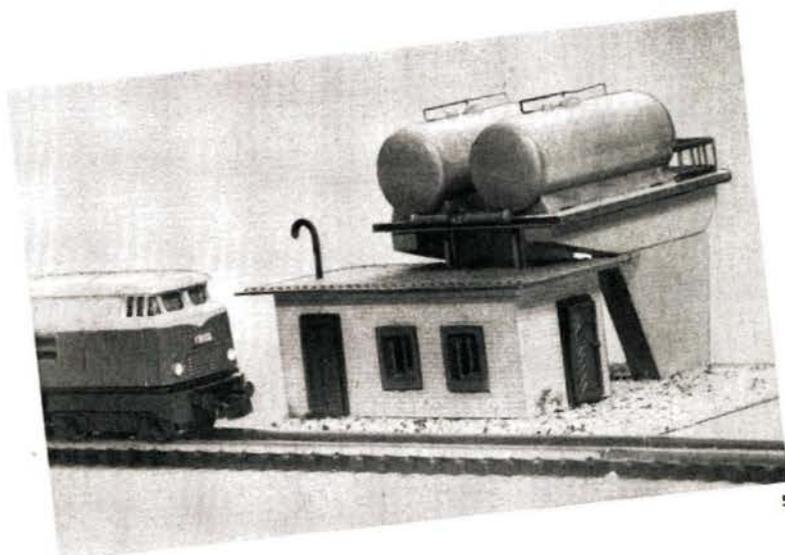
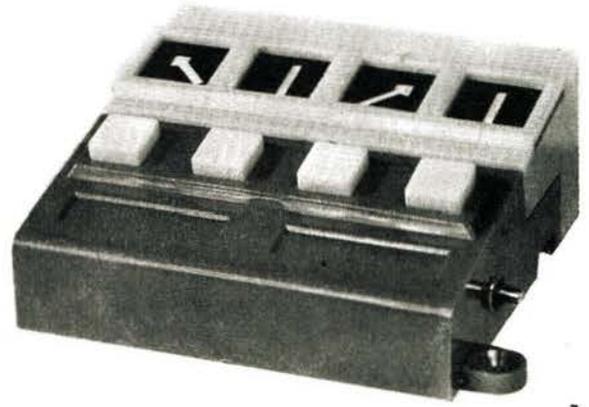


Bild 5 Dieseltankstelle in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Franzke KG.



Bild 6 Moderne Bergkirche in der Nenngröße N. Hersteller: VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke VERO Olbernhau (OWO).

es bei der Firma Dahmer zu sehen, aber das gleiche Sortiment war bereits zur Frühjahrsmesse ausgestellt. Dagegen konnte man bei ESPEWE (Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz) einige echte Neuheiten bei den Straßenfahrzeugen bewundern. Da war das Modell eines Robur-Kastenwagens zu sehen, dessen hintere Tür sich öffnen ließ, um den Vorgang der Beladung des Fahrzeugs auf der Anlage darzustellen. Sehr vielseitig verwendbar ist ein Tieflade-Anhänger, der an die schwere Zugmaschine gekuppelt werden kann; dekorativ zwei Armee-Fahrzeuge, darunter ein Anhänger mit einer großen silberglänzenden Rakete aus Spritzguß. Die beliebten Oldtimer-Autos sind jetzt auch in Geschenkpackungen zu haben. Diese Straßenfahrzeuge sind passend zur Nenngröße H0.



7

Bild 7 Schaltpult mit Rückmeldung. Hersteller: Firma Gerhard Hruska.



8

**Modellbahnzubehör  
auf der  
Leipziger Herbstmesse  
1967**



9

Bild 8 Vorstadthaus in der Nenngröße TT. Hersteller: VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenerwerke VERO Olbernhau (OWO).

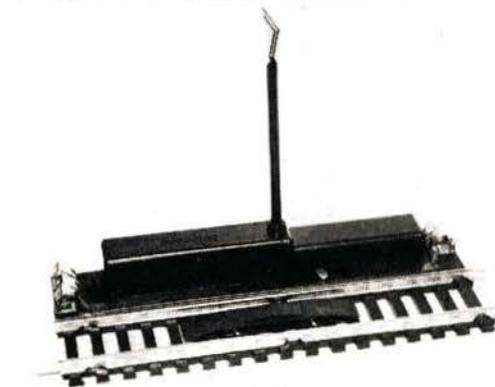
Bild 9 Fertighaus in der Nenngröße TT. Hersteller: VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenerwerke VERO Olbernhau (OWO).

Dicht umlagert war der Stand von der englischen Firma Matchbox, die ein großes Sortiment der verschiedensten Autotypen, darunter auch viele Oldtimer, ausgestellt hatte. Leider war nicht zu erfahren, welche Modelle importiert werden und zum Verkauf in unsere Fachgeschäfte gelangen.

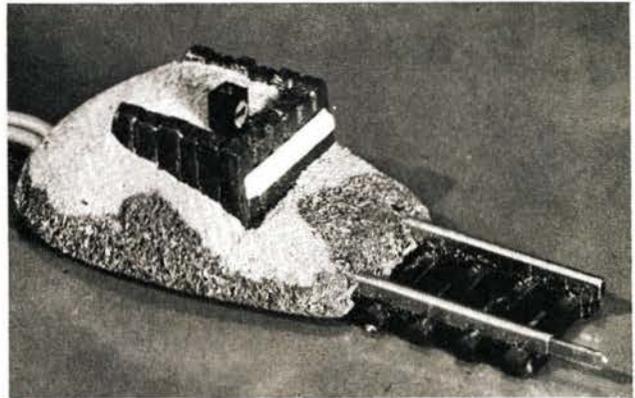
Unter Modellbahnzubehör sind außerdem Brücken, Fahrleitung für elektrifizierte Strecken und die verschiedenen Arten von Signalen zu rechnen. Leider gab es in diesem Sektor der Herbstmesse keine Neuheiten. Lediglich wurde auf dem Stand der PGH-Modellbau Plauen mitgeteilt, daß die verwendeten Fahrleitungsdrähte jetzt aus vernickeltem Stahldraht hergestellt würden, weil dadurch die Drahtdicke schwächer gehalten und das modellmäßige Aussehen verbessert

wird. Diese Fahrleitung gibt es in den Nenngrößen H0 und TT.

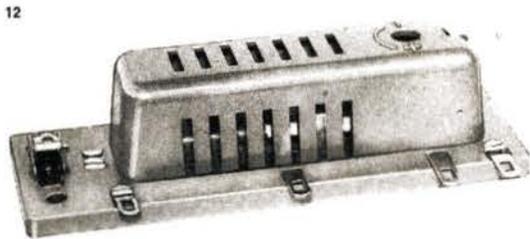
Zum Schluß soll noch ein Zubehörteil erwähnt werden, das in den Ausstellungsanlagen der Firma Zeuke & Wegwerth KG erstmalig in Betrieb gezeigt wurde, dessen Anwendung aber nicht auf TT beschränkt, sondern für alle Nenngrößen geeignet ist. Es handelt sich um einen mit einem verstellbaren Bimetall-Regler ausgerüsteten Zeitschalter. Mit ihm können Schaltvorgänge verzögert werden, so beispielsweise fährt eine Lok nicht sofort an, sobald ein Signal auf „Fahrt frei“ gestellt worden ist, sondern erst nach einer Zeitpause, deren Dauer verändert werden kann. Der Zeitschalter kann ohne zusätzliche Lötarbeit mit dem Zeuke-Schaltrelais zusammengesteckt werden.



10



11



12

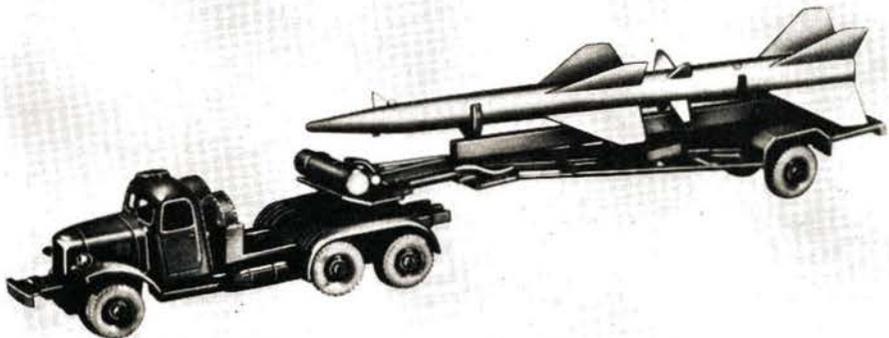
Bild 10 Entkupplungsgleis in der Nenngröße H0. Hersteller: VEB Piko.

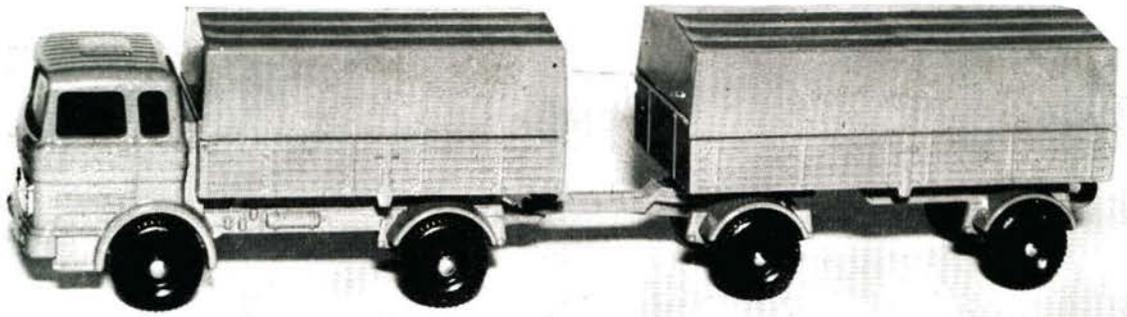
Bild 11 Prellbock mit beleuchtetem Gleissperrsignal in der Nenngröße N. Hersteller: Firma Rolf Klötzner.

Bild 12 Zeitschalter von der Firma Zeuke & Wegwerth KG.

Bild 13 Rakete auf Autolafette in der Nenngröße H0. Hersteller: VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz.

13



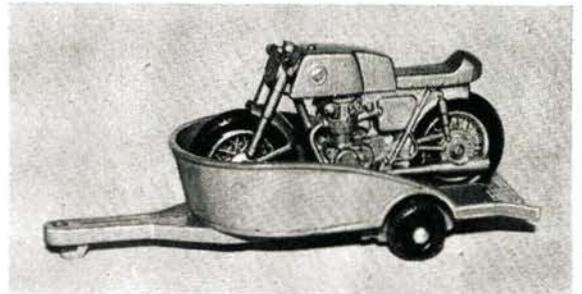


14

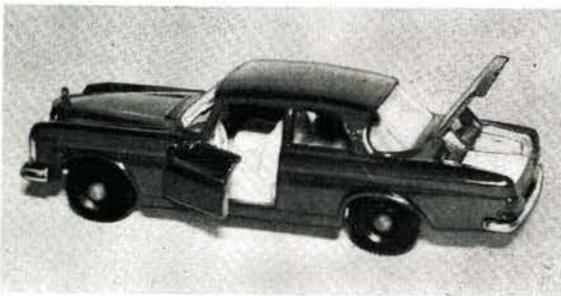
**Modellbahnzubehör  
auf der  
Leipziger Herbstmesse 1967**



15



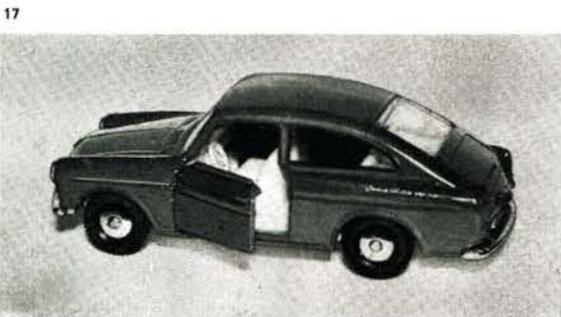
18



16

Bilder 14 bis 19 Straßenfahrzeugmodelle der englischen Firma Matchbox.

Fotos: Werkfoto (11), Manfred Gerlach (8)



17



19

## Goethe und die Eisenbahn

Umgeben von handschriftlichen Proben Goethes aus seinem Bildungsroman „Wilhelm Meister“, in denen er sich zu Erziehung, handwerklichen und wirtschaftlichen Problemen seiner Zeit anregend äußert, steht im ersten Stockwerk der zeitgeschichtlichen Abteilung neben Goethes Wohnhaus am Frauenplatz zu Weimar ein Eisenbahnmodell. Dieses stellt den ersten Dampfzug der Liverpool-Manchester-Eisenbahngesellschaft dar.

Die Lokomotive soll nach der Aufschrift die „Rocket“ darstellen, obwohl sie mit ihrem plumpen Bau mehr der ihr folgenden „Northumbrian“ ähnelt, mit deren sieben Typengeschwistern am 15. September 1830 der regelmäßige Betrieb dieser Eisenbahn eröffnet wurde. Die „Rocket“ war viel zierlicher, hat eine steilere



Bild 1 Goethe. Pause einer Vergrößerung vom Kopf des Goethe-Schüler-Denkmal in Weimar, verändert um die typischen Gesichtszüge des Gemäldes von Josef Stieler (1828)

Zylinderlage und eine vom Kessel abgesetzte Feuerbüchse, zudem war ihr Schlepptenderkasten aus Holz gebaut. Der Personenwagen stammt noch aus der Zeit des Pferdebetriebes, wie er auf der ersten öffentlichen Eisenbahn von Stockton nach Darlington seit 1825 üblich war, denn er hat einen Gabeldeichselansatz. Dieser Wagen wurde nur als Sonderwagen eingesetzt. Da das Modell, welches der Größenordnung zwischen den Nenngrößen 0 und 1 entspricht, nicht auf Schienen steht und in seiner Wirklichkeitstreue große Wünsche offen läßt, ist es nur als Andenken zu bewerten. Es wurde Goethe von einem englischen Verehrer geschenkt, wann und von wem ist leider nicht überliefert, da sich der Beschenkte nicht schriftlich darüber geäußert hat.

Nach einer Tagebucheintragung Goethes vom 12. Oktober 1829 hat der Harfenbauer Johann Andreas Stumpff aus London „eine vorläufige Gabe“ geschickt, „um sein Dasein anzukündigen“. In dieser Gabe wird das Eisenbahnmodell vermutet, weil der aus Ruhla stammende Instrumentenbauer in seiner Freizeit Modelle von Dampfmaschinen baute und gern bastelte. Schon 1824 und 1827 hatte Stumpff in Anhänglichkeit an die Dichtung seiner Muttersprache und in besonderer Verehrung Goethes bei ihm in Weimar Besuch gemacht. Im Gespräch stellte es sich auch heraus, daß Stumpff seit Jahren poetische Versuche machte (er schrieb seine Verse in der Werkstatt auf glatt gehobelte Abfallbretchen). Goethe erreichte es, daß sein Gast ihm ein Gedicht auf die Dampfmaschine vortrug, welches ihm so gut gefiel, daß er es mit kleinen Korrekturen in der von seiner Schwiegertochter Ottilie von Goethe herausgegebenen Zeitschrift „Das Chaos“ zum Abdruck brachte. Goethe schenkte das Eisenbahnmodell seinen beiden damals elf und neun Jahre alten Enkeln Walter und

Wolfgang zum Spielen. Aus diesem Verhalten müßte man schließen, daß Goethe der Eisenbahn keine besondere Bedeutung zumaß, was ihm auch die meisten seiner gebildeten Zeitgenossen nicht übel genommen hätten, da es ja noch keine Eisenbahn in Deutschland gab. Wer aber so vorschnell urteilt, kennt Goethes weitreichende Anteilnahme an den Errungenschaften seiner Zeit nicht.

Zu dem an seinem 79. Geburtstag (28. August 1827) als Gratulant in Weimar erschienenen König Ludwig I. von Bayern sagte Goethe gelegentlich: „Ein schnelles Beförderungsmittel ist die Eisenbahn, um von einem Ort zum anderen versetzt zu werden, aber das Innere der Städte umgeht sie, als wenn sie nicht beständen, und vom Genuß der schönen Natur kann nicht die Rede sein; einer eingepackten, willenlosen Ware gleich, schießt durch die schönsten Naturschönheiten der Mensch, Länder lernt er keine mehr kennen.“<sup>1)</sup> Hier denkt Goethe noch ganz in den Vorstellungen der Postkutschenzeit und befürchtet, daß die Reisenden mit der zunehmenden Schnelligkeit und Bequemlichkeit für die Natur- und Bauschönheiten der Fahrt teilnahmslos werden. Aber snobistische Reisende, die überall gewesen sind, aber nichts wirklich kennen, welche allerdings Goethe verhaßt sind, hat es zu jeder Zeit gegeben und gibt es heute im Zeitalter des Autos und Flugzeugs genug. Sicher schwebte ihm diese Gefahr der Veroberflächlichung des Menschen durch das neue „schnelle“ Verkehrsmittel vor.

Im Frühjahr 1828 schrieb Goethe eine Besprechung des Bandes 1 der „Monatsschrift der Gesellschaft des vaterländischen Museums in Böhmen“ (Prag 1827). Darin heißt es unter anderem: „Die böhmische Gesellschaft der Wissenschaften, die patriotisch-ökonomische Gesellschaft, die Gesellschaft des vaterländischen Museums, das polytechnische Institut, Aktiengesellschaften und andere Vereine zu gemeinnützigen Zwecken zeigen sich nach den verschiedensten Richtungen tätig, für Eisenbahnen, Kettenbrücken wird gesorgt, Wollmärkte werden angeordnet“<sup>2)</sup>. Unter diesen Eisenbahnen sind allerdings noch Pferdebahnen zu verstehen, deren erste auf europäischem Boden von Linz nach Budweis am 30. September 1828 eröffnet wurde.

1) Biedermann „Goethes Gespräche“, 2. Ausg., Bd. 3, Seite 426  
2) Goethes Werke, Weimarer Ausg., Abt. I, Bd. 42, 1, S. 38



1:120

...mehr und mehr gefragt  
weil die Baugröße stimmt!



Bild 2 Geschenk an Goethe: Freies Modell der englischen Dampfeisenbahn Liverpool—Manchester.  
Abdruck mit Genehmigung der Nationalen Forschungs- und Gedenkstätten der klassischen deutschen Literatur in Weimar (Goethe-Nationalmuseum)

Als sich Goethe am 23. Oktober 1828 mit seinem Mitarbeiter Johann Peter Eckermann über seine Wünsche für Deutschlands Zukunft unterhält, sagt er in einer längeren Ausführung auch den einen Satz: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“<sup>3)</sup> Wenn wir bedenken, daß die erste deutsche Eisenbahn dreiundeinhalb Jahre nach seinem Tode in Betrieb genommen wurde, daß aber diese wie viele ihrer Nachfolgerinnen nur kleinstaatlichen Charakter hatten und erst am 18. August 1840 mit der Magdeburg—Halle—Leipziger Eisenbahn die erste grenzüberschreitende deutsche Eisenbahn in Betrieb genommen wurde, so ist diese Bemerkung Goethes ein seherisches Wort, das sich voll und ganz erfüllt hat. Wir spüren, daß des Dichters vielbewegte und vielangeregte Gedankenwelt ihr anfängliches schroffes Urteil über die Eisenbahn abgelegt hat. Seine Anteilnahme an ihr bezeugt die Tagebuchnotiz vom 27. Februar 1832: „Die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, ein interessantes Heft, durchzugehen angefangen“<sup>4)</sup>. Es handelt sich um die aus der großherzoglichen Bibliothek entlehene französische Schrift von P. Moreau: „Wissenschaftliche Beschreibung und male-

rische Ansichten der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester“ (Paris 1831). Dieses Heft, von einem französischen Ingenieur verfaßt, beschreibt die Bahn mit ihren Bauten und Fahrzeugen, den Verlauf und die Schwierigkeiten beim Bau der Strecke. Für den Dampfloklokomotivfreund besonders lesenswert ist der Abdruck der Abnahme- und Wettbewerbsbedingungen von Rainhill, deren erster Punkt verlangte, daß die Lokomotiven nach einer Parlamentsvorschrift ihren Rauch verzehren, d. h. rauchlos fahren müssen. Es wurde dadurch erreicht, daß die Loks mit Koks gefeuert und die Feuer-gase erstmalig mittels vieler einzelner Rohre durch den Kessel geführt wurden.

Wenn wir Goethes Stellungnahme zu den technischen und kulturellen Errungenschaften seiner Zeit recht verstehen wollen, müssen wir immer bedenken, daß ihm der rein materielle Nutzen einer Sache weniger galt als der ideelle menschlichkeitsfördernde Wert. In allem, was Hirne und Hände schufen, suchte der Dichter zuerst nach der ethischen Wirksamkeit, nach einem humanitären Ziel.

Als ein solches Ziel für das Verkehrswesen sei noch eine passende Stelle aus einem brieflichen Bericht von A. E. Odyne zitiert, der als Begleiter des polnischen Dichters Adam Mickiewicz im August 1829 an einer Tafelrunde bei Goethe teilnahm. Es wird über das Verhältnis der Völker zueinander gesprochen: „Es sei Pflicht der Höhergebildeten und Besseren, meinte Goethe, ebenso mildernd und versöhnend auf die Beziehungen der Völker einzuwirken wie die Schifffahrt zu erleichtern oder Wege über Gebirge zu bahnen. Der Freihandel der Begriffe und Gefühle steigere ebenso wie der Verkehr in Produkten und Bodenerzeugnissen den Reichtum und das allgemeine Wohlsein der Menschheit“<sup>5)</sup>.

Das 19. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Eisenbahn. Sie hat auch Goethes ideellem Sinne von Handel und Wandel weiteren Kreisen der Menschheit neben Wohlstand noch mehr geistige Kraft und Selbstbewußtsein gegeben als es je die Jahrhunderte vorher vermochten.

3) J. P. Eckermann „Gespräche mit Goethe“, 21. Auflage 1925, S. 558

4) Goethes Werke, Weimarer Ausg., Abt. III, Bd. 13, S. 225 f.

5) Biedermann „Goethes Gespräche“, 2. Ausg., Bd. 4, S. 152

## Willkür der Produzenten ausgesetzt?

Wenn man nicht für die Käufer produzieren müßte, was man da alles herstellen könnte.

(Frei nach „Eulenspiegel“)

Jahrelang hoffte ich vergeblich, daß die unerfreuliche Ursache, welche den Anstoß für diese Zeilen gibt, von unserer Modellbahnindustrie beseitigt werden würde — leider ebenso viele Jahre vergeblich. Bis zum Jahr 1964 wurden im „Modelleisenbahner“ Triebfahrzeugwünsche für die Nenngröße H0 veröffentlicht, in denen sich die Forderung nach Modellen der Baureihen 01, 38<sup>10-40</sup>, 41, 65<sup>10</sup>, E 11, E 42, E 94 und V 180 ständig wiederholte. Auch die Redaktion des „Modelleisenbahners“ unterstützte diese berechtigten Wünsche.

Mit einer bewundernswerten Hartnäckigkeit haben es die Produzenten der DDR bis zum heutigen Tag verstanden, gerade diese Modelle nicht herzustellen!

Die Bemühungen der vergangenen Jahre, neue Triebfahrzeuge auf den Markt zu bringen, sollen damit nicht unbeachtet bleiben. Doch bin ich der Meinung, es wäre besser gewesen, wenn beispielsweise die Firma Hruska an Stelle der BR 84 die BR 65<sup>10</sup>, der VEB Piko statt der E 69 die E 11 und endlich mal die BR 01 gebracht hätten. Weiterhin könnte Piko versuchen, das sechs-

achsige Triebwerk der belgischen, dänischen, ungarischen Diesellok und der französischen Ellok für die E 94, E 251 und V 180 (Co'Co') zu verwenden. Diese Reihe läßt sich noch fortsetzen. Wer wagt sich beispielsweise an die BR 38<sup>10-40</sup> heran — vielleicht Gützold?

Meine Frage geht nun dahin, wie lange sollen wir Modelleisenbahner noch der Willkür unserer Triebfahrzeughersteller ausgeliefert sein? Falls jedoch die Produzenten nicht fähig sein sollten, die verlangten Modelle herzustellen, könnten diese eventuell von Fleischmann, Märklin und Trix importiert werden, wie gewisse Zigarettenarten und Spirituosen zu Exquisitpreisen den ernsthaften Interessenten zugänglich gemacht werden.

Dagegen gebührt den Firmen Pilz für ihr ausgezeichnetes Weichenprogramm und Schicht für die neuen D-Zugwagen ein dickes Lob und Anerkennung. Schön wäre es allerdings, wir bekämen diese Wagen auch zu kaufen.

Ich würde mich sehr freuen, wenn sich das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes mit etwas mehr Nachdruck dieser Wünsche annimmt.

Wolfram Ritter, Dresden