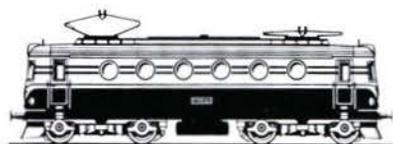


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 22



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M · 32 542

MARZ

3/73

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

**3** März 1973 · Berlin · 22. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

	Seite
Gerhard Arndt Museumseisenbahnen, ein aktuelles Thema in Europa .....	65
Wir stellen vor: H0-Modell der Baureihe 18 <sup>1</sup> von Märklin .....	69
Längst ausgedient .....	70
Rolf Löser Modelleisenbahnausstellungen in der Volksrepublik Polen .....	71
Joachim Schnitzer Versandfähige Modellverpackung .....	72
Peter Glanert Bauplan der elektrischen Schnellzuglokomotive E 21 <sup>3</sup> der DR in H0 (Schluß) .....	75
Günter Fromm Vorbildgetreue Fahrzeugmodelle ... ja! Und vorbildgetreue Gebäudemodelle ... ? .....	78
Wolfgang Bahnert Umbau-Anleitung für eine Baureihe 118 <sup>2-1</sup> (Achsfolge C'C) in H0 .....	80
Gottfried Köhler Zweiachsige Selbstentladewagen der DR .....	83
Streckenbegehung .....	85
Wissen Sie schon? .....	86
Lokfoto des Monats .....	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	88
Mitteilungen des DMV .....	89
Selbst gebaut .....	3. U.-S.

### Titelbild

Noch zeigt das Ausfahrtsignal „Hf 0“, doch in wenigen Sekunden wird unserem Zug „freie Fahrt“ erteilt werden. Unser Foto entstand aus dem Führerstand einer 118, aufgenommen im Bahnhof Jena-West, im Hintergrund die Anhöhe des „Landgrafen“.

Foto: Rolf Steinicke, Gotha

### Titelvignette

Text siehe Heft 1.1973

### Rücktitel

Während das Titelbild bereits in der schöneren Jahreszeit aufgenommen wurde, erinnert uns dieses Foto noch an den, zumindest kalendermäßig, in diesem Monat endenden Winter. Die BR 50 wurde bei ihrer täglichen Überführungsfahrt in Rostock vom Stadthafen zum Güterbahnhof aufgenommen. Ihr Schienenweg führt sie dabei durch alte Rostocker Straßen.

Foto: Ad.-D. Lenz, Berlin

## REDAKTIONSBEIRAT

Oberlehrer Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Fotografenmeister Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
VEB Piko, Sonneberg  
Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin  
Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm,  
Reichsbahndirektion Erfurt  
Rb.-Rat Ing. Walter Georgii,  
Ministerium für Verkehrswesen der DDR,  
Staatl. Bauaufsicht  
Johannes Hauschild, Leipzig  
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Hochschule für Verkehrswesen  
„Friedrich List“, Dresden  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Zimmermeister Paul Sperling,  
Eichwalde bei Berlin  
Hansotto Voigt, Dresden

## REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ok. Helmut Kohlberger  
Typografie: Gisela Dzykowski  
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,  
108 Berlin, Französische Straße 13.14

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR  
Anschrift des Generalsekretariats:  
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

## Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:  
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ok. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:  
Dipl.-Ing.-Ok. Max Kinze  
Lizenz-Nr. 1151  
Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 6,- M.  
Sonderpreis für die DDR 3,- M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit  
Zustimmung der Redaktion und mit Quellen-  
angabe gestattet.

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler  
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und  
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gü-  
ltige Preisliste Nr. 1  
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 Ber-  
lin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche  
Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:  
Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und  
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos,  
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,  
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsver-  
trieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Brati-  
slava, Leningradskaia 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: Nder-  
merja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-  
lichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export  
und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16,  
und der Verlag.

## Museumseisenbahnen, ein aktuelles Thema in Europa

Die Postkutsche wurde von der Eisenbahn abgelöst, jetzt fordert das Kraftfahrzeug sein Recht. Die Motorisierung entzog in den letzten 20 Jahren so mancher Klein- und Nebenbahn ihr Verkehrsaufkommen. Sie wurden aus diesem Grunde stillgelegt. Mehrere Gründe können zur Einstellung des Personen- und Güterverkehrs oder gar zum Abriß der Gleisanlagen führen. Die Schwierigkeiten des Umladens bei Schmalspurbahnen sind ein nicht zu übersehender Faktor. Aber gerade die Schmalspurbahnen sind die besonderen Lieblinge der Eisenbahnfreunde. Nicht jeden befriedigt der Betrieb auf seiner Modelleisenbahn oder aktive Mitarbeit bei den Pioniereisenbahnen. Eins steht jedenfalls fest, es waren die Enthusiasten des Schienenverkehrs, die sich zusammenfanden und die Museumsbahnen ins Leben riefen. Was man darunter verstehen kann, wie der Betrieb abläuft und wer sie überhaupt betreibt, diese Fragen soll diese Artikelserie beantworten und gleichzeitig bei vielen Menschen das Interesse für die „lebendigen Eisenbahnmuseen“ wecken.

### Die Szechenyi-Museumseisenbahn

Wer sich ein wenig mit der Geschichte des Verkehrswesens Ungarns beschäftigt, dem ist Graf Stephan Szechenyi kein Unbekannter. Als erster ungarischer Eisenbahnminister erwarb er sich nicht nur auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens Verdienste, sondern förderte ebenso das Schiffahrts- und Straßenwesen. Aber nicht nur deswegen gab man der ersten ungarischen Museumseisenbahn seinen Namen. Ein großer Teil der neugebauten Strecke der Museumsbahn liegt in der Nähe des ehemaligen Stammschlusses des Ministers, der Ortschaft Nagycenk, etwa 10 km von Sopron entfernt.

Auf Vorschlag des Fremdenverkehrs-Verbandes sollte das ehemalige Schloß mit seiner reizvollen Umgebung und der großen Allee zum Mausoleum für die Touristen erschlossen werden. Nach Renovierung des Schlosses als Hotel mit Restaurant und Reitschule kann man jetzt verwöhnten Ansprüchen gerecht werden. Ein weiterer Flügel des Gebäudes wird künftig vom Verkehrsmuseum Budapest genutzt. Die Idee, eine Museumseisenbahn gerade hier neu zu schaffen, konnte der Direktor der GySEV den zuständigen Behörden verständlich machen. Unter seiner Leitung fanden sich die Akademie der Wissenschaften, das Verkehrsmuseum Budapest, der Fremdenverkehrs-Verband West Danubien, die GySEV sowie andere Dienststellen und nicht zuletzt Freunde des Eisenbahnwesens zu einem Arbeitskreis zusammen und beschlossen nach eingehender Beratung den Bau der Museumseisenbahn in 760-mm-Spur.

Am 3. April 1970 begannen die Bauarbeiten und schon am 6. September 1970 befuhr der erste Zug den 12 km langen ersten Abschnitt. Die Arbeiten gingen deshalb unter anderem so schnell vonstatten, da man den Bahndamm einer ehemaligen Werkbahn der Zuckerfabrik Nagycenk verwenden konnte. Ohne die Hilfe des Jugendverbandes, der Schulen und anderer interessierter Kreise wäre es nicht gelungen, den Termin einzuhalten. Neben den Eisenbahnfreunden arbeiteten auch 25 sowjetische Soldaten längere Zeit begeistert mit. Inzwischen sind die Arbeiten am zweiten Abschnitt in vollem Gange.

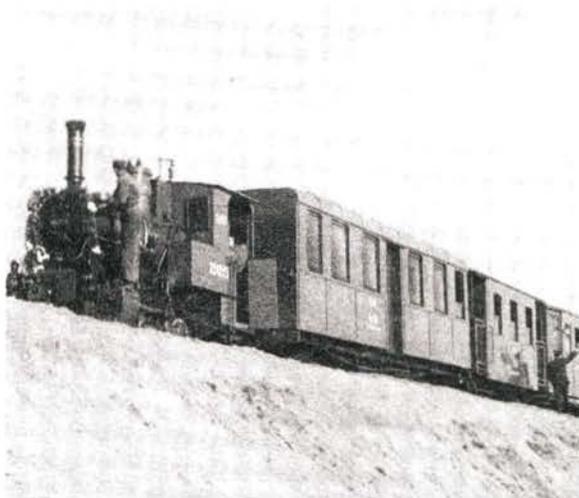


Bild 1 Eröffnungsfahrt auf der Szechenyi-Museumseisenbahn



Bild 2 Endbahnhof der ungarischen Museumsbahn, im historischen Stil gebaut

Bild 3 Der bunte Fahrzeugpark dieser Bahn bei der Überwinterung



Entgegen allen anderen Museumseisenbahnen in Europa, wo begeisterte Eisenbahnfreunde oft unter großen finanziellen Opfern auf von der Einstellung bedrohten Schmalspurstrecken einen Betrieb durchführen, entsteht hier eine neugebaute historische Eisenbahn. Nicht nur Fahrzeuge wurden restauriert und in Betrieb gesetzt, auch Telefone, Signalanlagen usw. werden unter Verwendung alter Materialien — soweit es die „heutigen“ Vorschriften zulassen — original eingebaut. So kamen z. B. auch uralte Weichen zum Einbau. Die Schienen auf der Strecke wiegen 7 kg/m und stammen, ebenso wie die Fahrzeuge, aus den Beständen der MAV. Selbst die Hochbauten werden nach alten, historischen Unterlagen wieder aufgebaut. Die GySEV stellte zu diesem Zweck nicht mehr benutzte Bahnwärterhäuser aus dem Jahre 1869 zur Verfügung. Die Mitarbeiter des Verkehrsmuseums Budapest sind gute Berater und Helfer. Die GySEV haben die Betriebsleitung und das Verkehrsmuseum die Rechtsträgerschaft übernommen. Dem leidenschaftlichen Einsatz ungarischer Eisenbahnfreunde verdanken wir heute dieses „lebendige Eisenbahnmuseum“.

### Die Schweizer Museumsbahn Blonay – Chamby

Der Mangel an Kohle führte schon frühzeitig zur Elektrifizierung der schweizerischen Eisenbahnen, und neben den wichtigsten Hauptstrecken wurden nicht zuletzt auch Klein- und Bergbahnen auf den elektrischen Betrieb umgestellt oder überhaupt gleich als elektrische Eisenbahnen angelegt.

Die Motorisierung in den letzten 20 Jahren brachte jedoch so manche kleine Bahngesellschaft trotz der elektrischen Zuförderung in finanzielle Schwierigkeiten und führte zur teilweisen Streckeneinstellung. Auch die Strecke Blonay – Chamby in der Nähe des Genfer Sees wurde davon betroffen.

Begeisterte Eisenbahnfreunde konnten jedoch vor Jahren den Abriß dieser Strecke verhindern. Von der Gründung einer Interessengemeinschaft für den Betrieb einer Museumsbahn bis zum 100 000. Fahrgast am 28. August 1971 war es ein weiter Weg. Es war von Anfang an klar, daß der Betrieb wenigstens teilweise mit Dampflokomotiven erfolgen mußte, um Fahrgäste für die Mitfahrt zu werben. Landschaftlich sind alle Voraussetzungen für einen starken Touristenstrom gegeben, und die Strecke selbst bietet nicht nur den Eisenbahnfreunden Interessantes. Mit seinem mittelalterlichen Schloß hat das Dorf Blonay, der Ausgangspunkt der Bahn, seine Touristenattraktion. Die starken Steigungen, ein 28 m hoher Steinviadukt über die Schlucht bei Chantemerle, ein für Bergbahnen beinahe typischer Tunnel und Ausblicke zwischen den Wäldern hindurch lassen die Fahrt zu einem Erlebnis werden.

Eine Hostesse begleitet den Zug, um allen Wünschen der Fahrgäste gerecht zu werden. An der Endstelle, in Chamby, bietet sich ein wunderbarer Ausblick auf die Savoyer Alpen und den Genfer See.

Wie schon eingangs erwähnt, sollte die Bahn mit Dampf betrieben werden. Für 1000-mm-Spur war jedoch in der Schweiz keine betriebsfähige Dampflokomotive vorhanden. So mußte man sich an das Ausland wenden, und zuerst wurden zwei Mallett-Tenderlokomotiven der stillgelegten Strecke Zell-Todtnau erworben. Inzwischen ist die Zahl der Dampflokomotiven auf zehn angestiegen; die älteste von 1889, die jüngste von 1936. Da das gesamte Streckennetz aber mit Fahrleitung ausgerüstet ist, haben sich auch elektrische Fahrzeuge eingefunden. Neben einer elektrischen Lokomotive sind neun historische Triebwagen verschiedener Schweizer Straßenbahnen vorhanden.

15 Personen- und fünf Güterwagen sowie drei Draisinen genügen allen Anforderungen, die an die Museumsbahn gestellt werden.

Die Fahrzeuge befanden sich natürlich nicht immer in bestem Zustand. Die Aufarbeitungen bereiten erhebliche Schwierigkeiten, zumal keine Werkstatt vorhanden ist. Nottüftig dient dafür ein alter Schmalspurwagen, alle Arbeiten werden unter freiem Himmel und ehrenamtlich durchgeführt. Die Palette reicht dabei von der Kesselrevision bis hin zu den Lackierungsarbeiten. Zwei Dampflokomotiven konnten bisher generalüberholt werden, eine dritte ist in Arbeit. Ebenso werden laufend Arbeiten an Wagen, elektrischen Triebwagen, Gleisen usw. durchgeführt. 10 000 Stunden sind jährlich dafür erforderlich. 235 aktive Mitglieder und etwa 1700 Genossenschaftsmitglieder teilen sich dabei die Aufgaben. Dazu gehört auch die Betriebsführung bis hin zur Fahrgastbetreuung.

Der Name: „Chemin de Fer touristique Blonay – Chamby“ besteht für die Museumsbergbahn sicherlich zu Recht.

### Museumszug in Tirol

An der Eisenbahnstrecke Salzburg – Innsbruck liegt der kleine Ort Jenbach. Schon bald nach Erbauung dieser Hauptbahn bemühten sich weitschauende Bürger des Zillertales um den Bau einer Eisenbahn von Jenbach nach Mayrhofen. Von 1900/1902 wurde diese 32 km lange Schmalspurbahn in 760-mm-Spurweite gebaut. Durch diese Verkehrsverbindung kam es schon bald zur Hebung des gesamten Wirtschaftslebens im Zillertal. Auch der Fremdenverkehr kam in dieser landschaftlich schönen Gegend bald in Gang. Im Zuge der Zeit sollte 1965 die Zillertalbahn einem Straßenprojekt weichen. Das rief die Freunde des Eisenbahnwesens in aller Welt auf den Plan, und man gründete eine Vereinigung „Freundeskreis der Zillertalbahn“. Sie allein hätte jedoch die Einstellung des Schienenverkehrs nicht verhindern können. Das Land Tirol und die Gemeinden stellten sich entschieden hinter „ihre“ Bahn und lehnten das Straßenprojekt ab. Sie ergriffen weiterhin Maßnahmen, welche die Finanzierungsschwierigkeiten überbrückten. Für einen Talsperrenbau und die damit verbundenen Massentransporte mußten die Gleisanlagen überholt und Streckendiesellokomotiven angekauft werden.

Die Freunde des Eisenbahnwesens waren jedoch an der Durchführung von Dampflokomotiv-Fahrten interessiert. Die Betriebsleitung hatte für diese Bitten ein offenes Ohr. Im Fahrplan werden die Dampfzugfahrten speziell angegeben. Zur Erhaltung der Dampflokomotiven organisierten die Eisenbahnfreunde Arbeitseinsätze. So fuhr beispielsweise 1969 eine Gruppe, meist Metallhandwerker, aus ganz Europa, auf eigene Kosten nach dem Zillertal. In verschiedenen Städten werden unter anderem von Eisenbahnfreunden einzelne Teile, z. B. Lampen, wieder aufgearbeitet und zur Zillertalbahn geschickt. Aber auch noch auf andere Weise wird der Fortbestand des Dampfzugbetriebes auf dieser Bahn unterstützt.

Begeisterte Eisenbahnfreunde organisierten die Aufstellung der Lokomotive Nr. 1 der Zillertalbahn in der Innenstadt von Hamburg. Verständlich, daß die Schmalspurlok im Straßenbild ein entsprechendes Aufsehen erregte und damit der Zweck, Fremdenverkehrswerbung für das Zillertal vorzunehmen, erreicht wurde. Gezielte Werbeaktionen haben so wesentlich dazu beigetragen, Touristen für das Zillertal zu interessieren, um den Personenverkehr mit Museumszügen zu steigern. Interessanterweise wurden auch die Lokomotiven und Wagen von der Modellbahnindustrie in Nenngröße N (Liliput) und in I (Lehmann) nachgebildet.

## Eisenbahnclub Setesdalsbanen

Der Eisenbahnbau bereitet den Baumeistern und Ingenieuren in Norwegen große Schwierigkeiten. Dieses Hochgebirgsland mit zum Teil recht rauhem Klima wird durch viele Fjorde aufgeteilt. Seit alters her ist die Schifffahrt das wichtigste Verkehrsmittel des dünnbesiedelten Landes.

Die Kosten für den Bau der wichtigsten Eisenbahnen waren deshalb nicht gerade niedrig. So ist es verständlich, daß man versuchte, die Nebenbahnen in Schmalspur anzulegen.

Vermutlich beeinflusst durch die Lieferung der Lokomotiven und sonstigen Ausrüstungen aus England, kam die 1067-mm-Kapspur zur Anwendung. Auch die Eisenbahn von Kristiansand nach dem 75 km entfernten Setesdalen ist in dieser Spurweite gebaut und am 1. November 1896 in Betrieb genommen worden. Rund 40 Jahre später spurte man die Strecke von Kristiansand nach Grovane auf Normalspur um. Am 1. September 1962 schien das Ende der restlichen Schmalspurbahnstrecke gekommen zu sein. Andere Verkehrsmittel hatten ihr den Rang abgelassen. Der Betrieb wurde eingestellt, und der Bau eines Staudammes zwang zum unwiderruflichen Abbau eines großen Teiles der Strecke. Bevor es jedoch zum völligen Abriss kam, fanden sich Eisenbahnfreunde, die alles daran setzten, wenigstens einen Teil dieser Strecke — 4,7 km — und Fahrzeuge zu erhalten. Aber auch auf dieser Reststrecke gab es für die Eisenbahnfreunde genug Arbeit.

Die 1895 von Dubs in Schottland gebaute I C 1-Tenderlok fördert den Zug, der aus einem Post- und zwei Personenwagen besteht. Auch sie wurden um die Jahrhundertwende gebaut. Dem Eisenbahnclub stehen zwei weitere in Norwegen gebaute Lokomotiven und acht Waggons zur Durchführung des Betriebes zur Verfügung. Der Zug erreicht nach etwa 1 km den kleinen Fluß Otra. Hier begannen die ersten großen Schwierigkeiten bei der Einrichtung des Museumsbahnbetriebes. Die 50 m lange Stahlbrücke, die das Flößchen überspannt, mußte instand gesetzt werden. Viele Stunden brachten die Freunde für das Einschweißen neuer Verstrebungen sowie das Entrosten und Streichen der Brücke auf.

Nach Fortsetzung der Fahrt wird kurz danach ein 120 m langer Tunnel passiert. Hier machte sich ein Überbauen der am Berghang entlang geführten Strecke erforderlich, um die Bahn vor Steinschlag und Schnee zu schützen. Nach kurzer, bergwärts führender Fahrt wird der Endpunkt erreicht.

Die Eisenbahnfreunde haben sich viel Mühe gegeben, um

alles stilecht zu gestalten. Selbst die Petroleumlampen in den Personenwagen fehlen nicht. Eine Fahrt auf dieser Schmalspurbahn wird immer ein Erlebnis bleiben. Es wird kaum eine Museumsbahn geben, die mit solchen Problemen zu kämpfen hatte, aber auch selten eine, die eine so romantische Landschaft durchfährt.

## Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen/Asendorf

Im November 1964 fanden sich in der BRD Eisenbahnfreunde zusammen und gründeten den „Kleinbahnverein“ mit dem Ziel, die letzten Zeugen der Schmalspur- und Kleinbahnromantik zu retten und als Museumseisenbahn zu betreiben.

Es gelang, mit den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya eine Vereinbarung zu treffen, auf dem nicht umgespurten Streckenteil (1000 mm) einen Museumsbahnbetrieb aufzubauen. Am 2. Juli 1966 fuhr der erste Zug, bestehend aus der Lokomotive „Bruchhausen“ und einem Personenwagen von Bruchhausen-Vilsen vorerst nach Heiligenberg. Große Schwierigkeiten, vor allem finanzieller Art, waren zu überwinden, bis es überhaupt hierzu kam. Am Ende der Saison war der Wagenpark durch Zugang anderer Wagen von stillgelegten Strecken — durch Kauf zum Schrottpreis oder Schenkungen — vergrößert worden. In harter Arbeit wurde der Einsatz der Fahrzeuge für 1967 von den Eisenbahnfreunden vorbereitet. Ein verstärkter Fahrgaststrom belohnte die Mühe. Viele Menschen suchten nach anstrengendem Tagewerk durch eine Fahrt auf der Museumsbahn Erholung. Die hier von den Eisenbahnfreunden übernommene Aufgabe drohte teilweise die Kräfte zu übersteigen. Das Jahr 1968 bereitete besondere Schwierigkeiten. Die Lokomotive „Bruchhausen“ mußte wegen fälliger Hauptuntersuchung abgestellt werden. Im letzten Augenblick gelang es, die Lokomotive „Hoya“ bei der DB-Betriebswerkstatt herzurichten. Trotz alledem ließen sich die Kleinbahnfreunde nicht entmutigen und schafften an Wochenenden an der Verbesserung der Gleisanlagen und der Fahrzeuge. 1969 konnte der Betrieb bis Asendorf ausgedehnt werden. Anlässlich der Eröffnung dieses Streckenabschnittes fand in Asendorf eine Veteranen-Rallye statt, und historische Kraftfahrzeuge gaben sich mit der Museumsbahn ein Stelldichein. Auch der 1966 erworbene „Wismarer Schienenbus“ der ehemaligen „Steinhuder Meerbahn“ war in mühseliger Arbeit durch Lehrlinge des AW Bremen-Seebaldsbrück aufgearbeitet worden. Mit Beginn der Saison 1970 konnte er eingesetzt werden.

Bild 4 Museumsbahn-Zug der norwegischen Setesdalsbanen



Bild 5 Ehemalige Lok Nr. 995633 der Spreewaldbahn, jetzt im Einsatz bei der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen/Asendorf



Als weitere Attraktion hatte man einen Bahnpostwagen in ein fahrendes Sonderpostamt verwandelt. Ein Eisenbahnfreund, welcher bei der Postverwaltung angestellt ist, versieht die dort aufgegebene Post mit einem Sonderstempel. So kommen auch die Freunde der Philatelie auf ihre Kosten.

Über einen Zeitraum von drei bis vier Tagen treffen sich Eisenbahnfreunde zu gemeinsamer Arbeit an Gleisen und Fahrzeugen. Hierbei geht es nicht ohne persönliche Opfer ab, denn alle Unkosten müssen selbst getragen werden. Immerhin konnten im Betriebsjahr 17 000 Fahrgäste befördert werden. Zur Durchführung der Transportaufgaben war es unerlässlich, sich nach einer weiteren Lokomotive umzusehen. Nach Einstellung des Betriebes der Spreewaldbahn ergab sich die Möglichkeit der Übernahme der 1C-Dampflokomotive zur Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen. Nach Überholung, die kurzfristig in Wernigerode-Westerntor vorgenommen wurde, und nach einer erfolgreichen Probefahrt auf der Strecke Nordhausen – Wernigerode, trat diese Lokomotive, auf einem Tieflader verladen, die Reise an und traf rechtzeitig zur Betriebsaufnahme der Saison 1971 auf der Museumsbahn ein. Das Bemühen der Kleinbahnfreunde geht dahin, den Wagenpark ebenfalls zu vergrößern.

### Museumseisenbahn in Dresden oder Rostock

Gibt es unter den Freunden des Eisenbahnwesens in der DDR auch Interessenten an einer Museumseisenbahn? Ganz gewiß, bewies das doch zum Beispiel die Fahrzeugschau der Deutschen Reichsbahn in Radebeul-Ost anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden 1971, wo neben Lokomotiven aller Traktionsarten auch ein historischer Schmalspurzug, in 750-mm-Spur gezeigt wurde. Mancher Eisenbahnfreund wird darüber erstaunt gewesen sein, war doch die Existenz eines solchen Schmalspurzuges so gut wie unbekannt. Schon vor längerer Zeit – etwa vor fünf bis sechs Jahren – hatten weitsichtige Eisenbahnfreunde die letzten zweiachsigen Wagen vor der Verschrottung gerettet. Fast noch wichtiger ist jedoch die ständige Betreuung dieser Fahrzeuge, sonst wäre ein Ausstellen anlässlich des erwähnten Kongresses überhaupt nicht mehr möglich gewesen.

Wäre es nicht denkbar, daß dieser Zug der Anfang zu einer Museumseisenbahn in der DDR wäre? Und wie wäre es mit einem Triebwagen der Bauart „Wisnar“ als Ergänzung? Über Wege, Möglichkeiten und damit zusammenhängende Probleme sollten sich alle Eisenbahnfreunde einmal Gedanken machen. Man könnte auch für

die Erhaltung dieses Zuges einmal ein Schmalspurtreffen mit Arbeitseinsatz, Vorträgen usw. organisieren. Eisenbahnfreund sein bedeutet ja nicht nur Besitzer von „abgebauten“ Lokschildern oder Laternen zu sein, so schön sie sich auch im Hobby-Eck oder Arbeitsgemeinschaftsraum ausnehmen.

Diese Probleme sollten unsere Verbandsmitglieder anregen, schriftliche Vorschläge an das Generalsekretariat des DMV zu senden, um die Diskussion über eine Museumseisenbahn in der DDR in Gang zu bringen.

Bild 7 Dienstwagen dieses Zuges

Bild 8 Zweiachsiger Reisezugwagen III. Klasse desselben Zuges

Bild 9 Und schließlich der Postwagen des historischen Schmalspurzuges

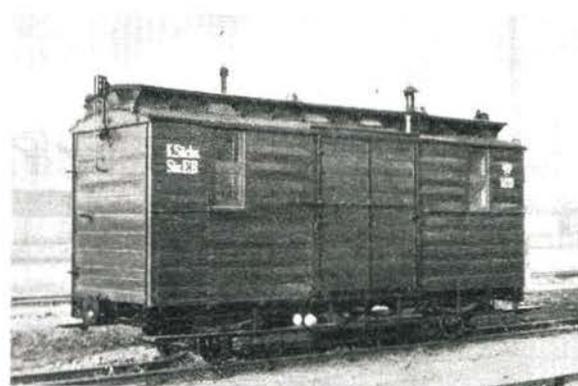
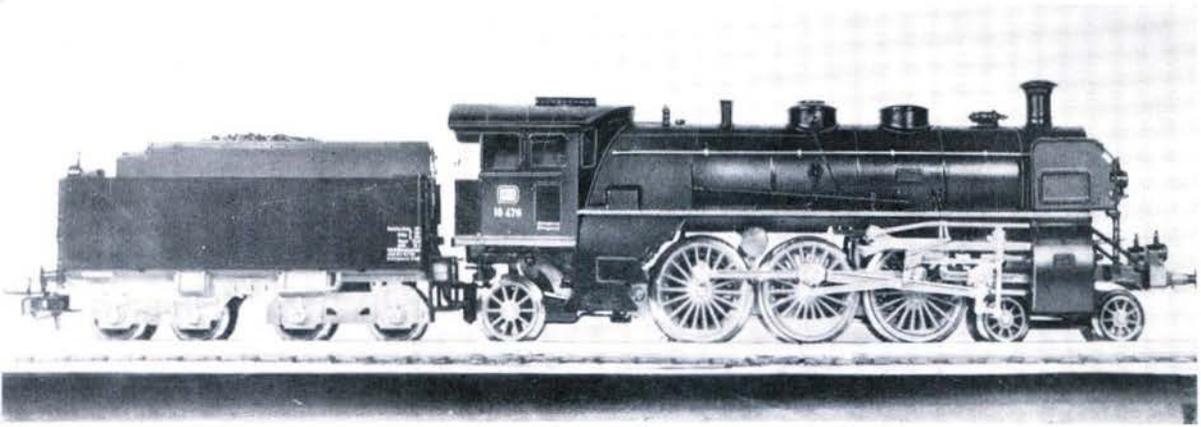


Bild 6 Historischer Schmalspurzug der ehemaligen K. Sächs. Sts. E. B.

Fotos: Arndt, Krause, Rumprecht





1

## WIR STELLEN VOR: **H0-Modell der Baureihe 18<sup>4</sup> von Märklin**

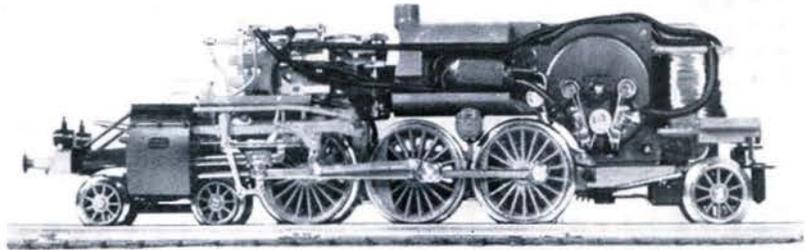
2

*Bild 1 Freie Kesseldurchsicht ist vorhanden, die typische Form der bayr. S 3/6 ist gut getroffen*

*Bild 2 Unser Modell war in der üblichen Märklin-Wechselstromausführung, wie auch aus dem über der vorderen Kuppelachse liegenden Schaltelement für Vor- und Rückwärtsfahrt hervorgeht*

*Bild 3 Die Frontpartie mit den freistehenden Laternen, den beiden schräg angeordneten Schutzrohren der Innenzylinder, den mächtigen Zylindern und den typischen Windleitblechen der S 3/6*

Fotos: H.-J. Kirsche, Berlin



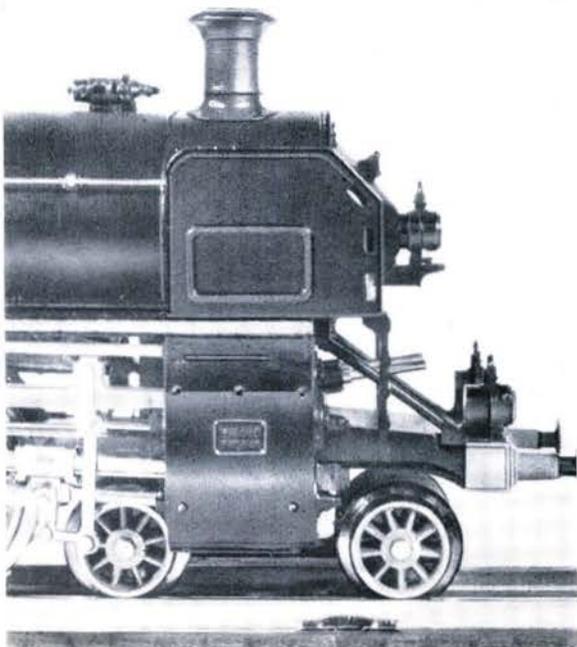
3

Die bayr. S 3/6 (DR-BR 18<sup>4</sup>) nahm die Firma Märklin zum Vorbild für ein neues H0-Modell. Diese Maschine hatte bekanntlich das windschnittige, spitze Führerhaus, im Gegensatz zu anderen S 3/6-Serien, den späteren 18<sup>5</sup>.

Das Metallgußgehäuse ist ausreichend detailliert, weist jedoch nicht die Superausführung der BR 86 auf. Der im Führerstand angeordnete Motor treibt über ein Stirnradgetriebe nur den letzten Kuppelradsatz an, während die beiden vorderen Kuppelradsätze durch die Kuppelstangen angetrieben werden. Eine große Lokmasse und Haftreifen auf dem direkt angetriebenen Radsatz sorgen für eine hohe Zugkraft. Die Fahreigenschaften wiesen sich im Test als gut aus, ruck- und taumelfrei und frei von Entgleisungen. Die Maßhaltigkeit des Modells ist gut. Uns mißfielen jedoch zwei Dinge: Einmal ist das große Antriebs-Stirnrad rechtsseitig hinter der letzten Kuppelachse deutlich zu sehen, zum anderen wurde der Tender – beim Original ein 2'2-Fahrzeug – im Modell als 2'2-Ausführung nachgebildet, so daß alle vier Tenderachsen im Rahmen starr gelagert sind.

Eine freistehende Spitzenbeleuchtung (A-Licht) wird durch Lichtleitstäbe herbeigeführt.

69



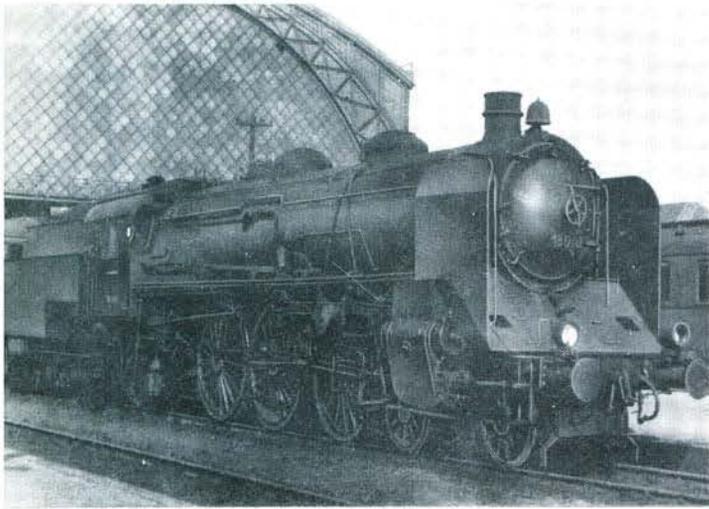


Bild 1 Lok 18 010 (ex sächs. XVIII H) vor Personenzug der Strecke Berlin – Dresden, aufgenommen im Jahre 1960 in Dresden-Neustadt

Foto: Günther Sonntag, Dresden

Bild 2 D-Zug zwischen Dresden und Leipzig auf der Dresdener Elbe-Brücke, gefördert von einer 1'D1, ex sächs. XX HV, aufgenommen im Jahre 1927

Bild 3 D-Zug Dresden – Reichenbach im Weißertal (Plauenscher Grund) bei Dresden. Auch hier an der Zugspitze eine sächs. XX HV, aufgenommen im Jahre 1926

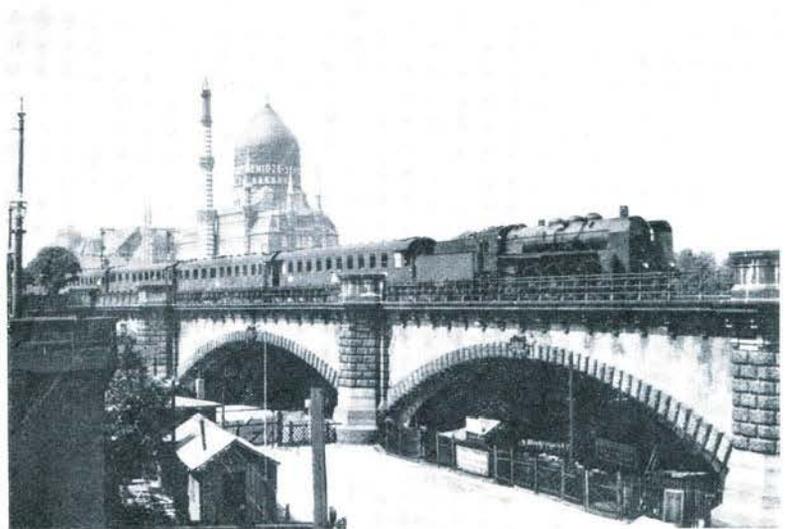
Fotos: Rudolf Thümler, Leipzig

## Längst ausgedient ...

... haben diese ehemals sächsischen Dampfrosser, die das Lokomotivpersonal einmal liebevoll als „Sachsenstolz“ bezeichnete.

Die 2'C 1-Lok (Bild 1), sächs. XVIII H, erhielt später von der DRG die BR-Bezeichnung 18<sup>0</sup>. Zehn Stück wurden von dieser Dreizylinder-Maschine gebaut, erstmals im Jahre 1917. Beheimatet war diese Baureihe stets im Bw Dresden-A., man sah sie u. a. vor Schnellzügen zwischen Dresden und Berlin. Bei einem Neigungsverhältnis von 10 ‰<sup>(1)</sup> konnte sie bei 100 km/h immerhin eine Last von 365 t befördern.

Die Bilder 2 und 3 sind heute schon „historisch“, entstanden sie doch in den Jahren 1926 bzw. 1927. Bei dieser 1'D1-Lokomotive handelt es sich um die ebenfalls sächsische XX HV, eine Vierzylinder-Maschine der späteren BR 19<sup>0</sup>. Diese Lokomotive wurde erstmals im Jahre 1918 bei Hartmann gebaut. Ihr Einsatzgebiet waren besonders die steigungsreichen Strecken Dresden – Hof – Nürnberg und Leipzig – Hof – Regensburg. Von dieser Baureihe kamen 23 Stück in Dienst, die immer im Raume Dresden und in Reichenbach stationiert waren. Bis auf zwei Exemplare, die von der DR rekonstruiert und bei der VES-M in Halle als Bremslok beheimatet wurden, sind alle übrigen aus dem Bestand ausgeschieden. Diese letzte Schnellzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahn war die gelungenste dieser Bahnverwaltung. Sie zog 785 t bei 40 km/h bei einem Neigungsverhältnis von 10 ‰<sup>(1)</sup>. Alle vier Zylinder des Triebwerks arbeiteten auf die zweite Kuppelachse. Sowohl die XVIII H als auch die XX HV waren mit dem sächs. Tender 2'2T31 gekuppelt.



ROLF LÖSER, Neubrandenburg

## Modelleisenbahn- ausstellungen in der Volksrepublik Polen



Bild 1 Haus der Kultur, Koszalin

Foto: Verfasser

Nach der anlässlich des „Tages des polnischen Eisenbahners“ mit großem Erfolg am 9. und 10. September 1972 in Szczecin stattgefundenen Modellbahnausstellung des BV Greifswald wurde am 17. bis 30. September 1972 während der „Kulturtag der DDR“ in Koszalin eine weitere Ausstellung veranstaltet.

Die AG Neubrandenburg des DMV übernahm die Gestaltung mit ihrer Anlage.

Bereits bei den ersten Begegnungen mit den polnischen Freunden, schon beim Aufbau der Anlage, wurde deutlich, daß die Ausstellung in Koszalin ein großes Erlebnis werden sollte. Mehr als 8000 Besucher kamen. Herzliche Gespräche, in denen die Freude über die Gestaltung und Vorführung der Modelleisenbahnanlage zum Ausdruck kam, wurden geführt. Diese Art Freizeitgestaltung ist in der VR Polen noch weit weniger verbreitet als bei uns. Man konnte aber auch in Koszalin feststellen, daß „die Väter für ihre Söhne eine Modelleisenbahn kaufen“, um selbst damit spielen zu können!

Die Freunde der AG führten kostenlos Reparaturen an von den Besuchern mitgebrachten Lokomotiven aus, wofür ihnen zahlreiche kleine Geschenke dargebracht wurden.

Höhepunkte waren immer wieder die Begegnungen mit begeisterten Kindern sowie Film- und Fernsehaufnahmen.

Auch die polnische Bezirkspresse schrieb mehrmals lobend über diese Ausstellung.

Die Disziplin der Besucher in der Ausstellung war mustergültig, obwohl nur ein relativ kleiner Saal zur Verfügung stand.

Von den polnischen Freunden, auch von Modelleisenbahnern, die weit gefahren waren und den Austausch suchten, wurde mit dem festen Vorsatz Abschied genommen, diese freundschaftlichen Begegnungen und Kontakte fortzusetzen und zu vertiefen.

Durch die Ausstellungen haben unsere Modelleisenbahner dazu beigetragen, das Ansehen der DDR in der VR Polen zu verstärken.

„Mutti, er tut gar nicht dergleichen! Hätte ich ihm doch nur keine Modelleisenbahn zum Geburtstag geschenkt!“

Zeichnung: Fromm, Erfurt



## Versandfähige Modellverpackung

Erfährt man bei Gesprächen oder Erfahrungsaustauschen mit anderen Modellbahnfreunden, wie leichtsinnig verpackt alljährlich Eisenbahnmodelle zu Ausstellungen oder zu Wettbewerben versandt werden, so ist es nicht verwunderlich, daß des öfteren erheblich beschädigte Modelle bereits beim Empfänger eintreffen. Beschädigungen am Modell bedeuten aber beispielsweise bei Wettbewerben Punkteabzug und bieten somit kaum noch Aussichten auf einen Siegerplatz. Mancher Modellbahnbauer ist dann verärgert, wenn er sein defektes Modell zurückerhält. Verärgert darüber, weil seine Arbeit und seine Mühe erfolglos blieben, verärgert aber auch über die entstandenen Schäden, deren Beseitigung einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Wäre jedoch nur ein Teil dieser Zeit, welche für die Nacharbeit erforderlich ist, für den Bau einer Spezialverpackung angewandt worden, so wäre gewiß der ganze Ärger erspart geblieben. Warum sollte man auch nicht für ein Modell, für dessen Bau vielleicht schon rund 200 Stunden oder noch mehr Freizeit geopfert wurde, noch etwa weitere zehn Stunden für den Bau einer sicheren Spezialverpackung aufwenden?! Nachdem Ing. Hans Weber im Heft 6/70 dieser Zeitschrift Ratschläge für die Verpackung von Fahrzeugmodellen gab, möchte ich jetzt meine Erfahrungen hinsichtlich der Verpackung von anderweitigen Modellen weitergeben. Zwölfmal habe ich bisher am Internationalen Modellbahnwettbewerb teilgenommen und jedesmal gelang es mir, einen ersten oder zweiten Platz zu belegen. Nicht zuletzt möchte ich diesen Erfolg einer gut durchdachten Spezialverpackung verdanken. Schon bei meiner ersten Teilnahme am Wettbewerb, also noch bevor der DMV Richtlinien über eine Modellverpackung herausgab, wandte ich bereits mit Erfolg die sogenannte Doppelverpackung, also eine „innere“ und eine „äußere“ Verpackung, an. Näheres über diese Methode soll durch folgende Hinweise und Bilder erörtert werden.

Modelle von Eisenbahnhochbauten werden am zweckmäßigsten fest auf eine Grundplatte aufmontiert. Eine solche ermöglicht nebenher noch das Anbringen zusätzlicher Einrichtungen und Effekte, welche der Belebung des Modells dienen und bei der Bewertung keine unbedeutende Rolle spielen. Um der Grundplatte, welche zur Gewichtsersparnis nur aus Hartfaser bestehen sollte, die erforderliche Stabilität zu geben, muß man sie mit einem Leistenrahmen umgeben. Bei der Festlegung der Plattengröße sind schon die Innenmaße eines geeigneten und eventuell vorhandenen Kartons zu berücksichtigen. Um das Modell mit seiner Grundplatte bewegungsfrei im sogenannten „Innenkarton“ — so könnte man die innere Verpackung bezeichnen — zu arretieren, ist es zweckmäßig, den Grundplattenrahmen mit sogenannten Schutzbügeln zu versehen (siehe Bild 1). Solche Schutzbügel, welche je nach Größe des Modells aus Fahrradspächen, Schweißdraht, o. ä. zu biegen sind, werden in entsprechende Bohrungen des Grundplattenrahmens gesteckt. Ihre Höhe muß bis an die Oberkante des Innenkartons reichen, um ein vertikales Auf- und Abbewegen bzw. ein Kippen des Modells innerhalb der Verpackung zu verhindern. Bei größeren Grundplatten, bei denen eine größere Anzahl Schutzbügel erforderlich ist, kann man diese auch in einem gesonderten Rahmen befestigen (siehe Bild 2). Für den Empfänger, bei Wettbewerben also für die Jury und deren Helfer, bedeutet es eine gewisse Arbeitserleichterung, wenn anstelle der

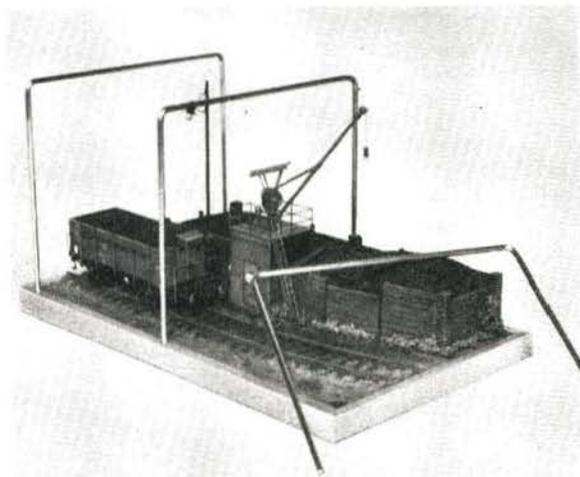


Bild 1

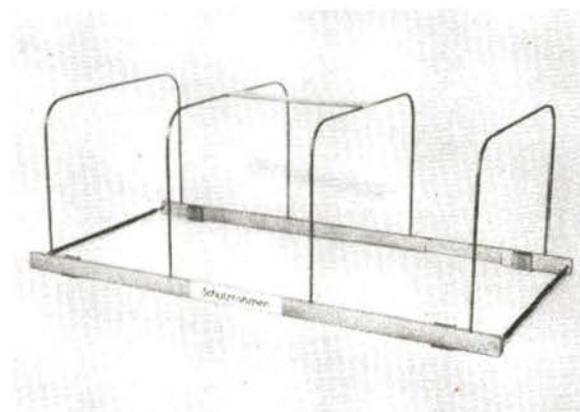


Bild 2

Bild 3

