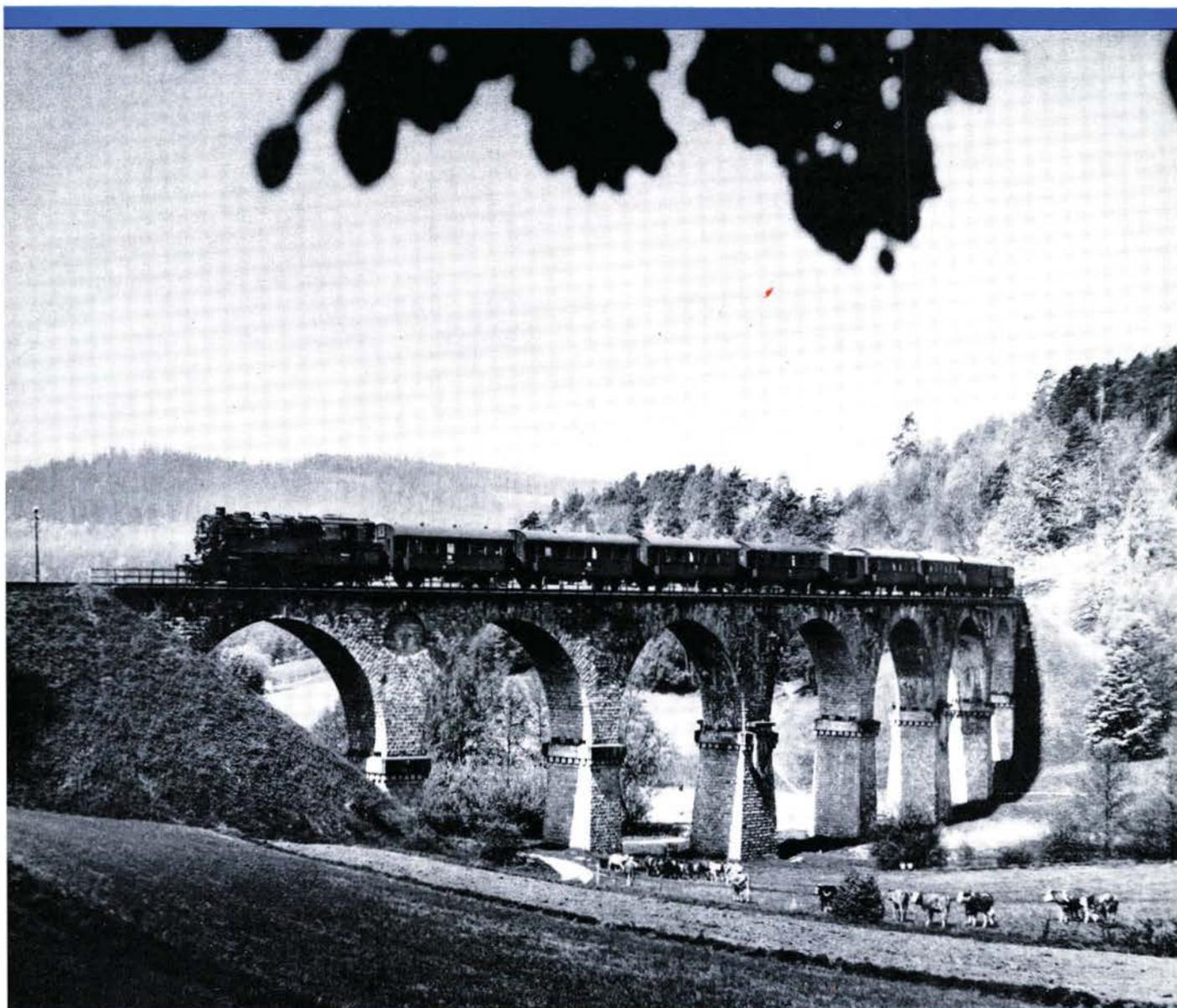
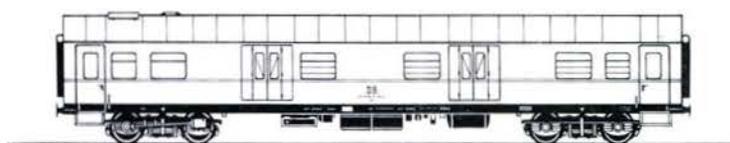


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

APRIL

4/74

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

**4** April 1974 · Berlin · 23. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

	Seite
Martin Klemt Unser Staat und wir – im Jubiläumsjahr .....	53
Günter Fromm 100 Jahre Saal-Eisenbahn .....	54
Internationale Beratung in Radebeul .....	98
Harold Kurz Die öber-Schaltung der Modell-Lokomotiven der Nenngröße 0 .....	98
Zur Diskussion gestellt .....	99
Vielseitige Aktivitäten .....	100
Den Aniaß gab „Der Modelleisenbahner“ .....	102
Wolfgang Bahnert Anleitung für den Bau einer Schnellzuglok der BR 18 <sup>5</sup> (ex bayr. S 3/6) in der Nenngröße TT .....	104
Hansotto Voigt Untersuchung über die Möglichkeit der Normung eines Gleisabstands im ge- bogenen Gleis, bezogen auf die Nenngröße H0 (Beitrag zu NEM 112) .....	110
Günther Feurereißen Anfahr- und Bremsschalter .....	113
Gerhard Arndt Die elektrische Zugförderung in Nordafrika .....	115
Wissen Sie schon? .....	118
Lokfoto des Monats: 1000-mm-Schmalspurlokomotive der BR 99 <sup>90</sup> der DR ....	119
Lokbildarchiv .....	120
Gottfried Köhler Zahnradtriebwagenzug der Budapester Verkehrsbetriebe .....	121
Der Kontakt .....	124
Streckenbegehung: „F“ und „Fo“ .....	125
Mitteilungen des DMV .....	126
Die AG des DMV wählten im 25. Jahr des Bestehens der DDR ihre neuen Leitungen .....	127
Nochmals „Diodengesteuerte Bremsstrecken“ .....	127
Wir stellen vor: H0-Güterzug-Dampflok mit Kondensender der BR 52 <sup>70-80</sup> .....	3. U.-S.

### Titelbild

Durch das waldige und bergige Thüringer Land schleppt eine Dampflokomotive der ehem. Gattung pr T 20 (BR 95 der DR) einen Old-timer-Personenzug. Unser Foto gibt auch eine gute Anregung für die Landschaftsgestaltung von Modellbahnanlagen.  
Foto: Paul Recknagel, Eisfeld

### Titelvignette

Die DR beschaffte in den letzten Jahren, passend zu ihren Modernisierungswagen, auch einen Modernisierungs-Gepäckwagen. Der VEB PIKO brachte in seinem Neuhelten-Sortiment ein H0-Modell dieses Fahrzeugs in guter Qualität heraus.  
Zeichnung: VEB PIKO

### Rücktitelbild

Auf der Ostritzer Modellbahnausstellung (siehe auch S. 100 in diesem Heft) führte u. a. auch Freund Petzold seine H0-Heimanlage vor. Foto: Rainer Kitte, Görlitz

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)  
Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin  
Hansotto Voigt, Dresden

## REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger  
Typografie: Gisela Dzykowski  
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,  
108 Berlin, Französische Straße 13/14  
Telefon: 22 03 61/276

## 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.-Ök. Paul Kaiser  
Chefredakteur des Verlages:  
Dipl.-Ing.-Ök. 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  
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Ma-  
nuskrifte und Fotos keine Gewähr.

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler  
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und  
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige  
Preisliste Nr. 1  
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche  
Postämter, der örtliche Buchhandel und der  
Verlag – soweit Liefermöglichkeit. 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: Raznoisznos,  
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudion,  
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. 145, Budapest 62. KVDR: Koreanische  
Gesellschaft für den Export und Import von  
Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong  
Heung Dong Pyonyang. Albanien: Nder-  
merrija Shtetnore Botimeve, Tirana. Obiges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-  
lichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volks-  
eigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Lenin-  
straße 16, und der Verlag.

# Unser Staat und wir — im Jubiläumsjahr

Die Deutsche Demokratische Republik hat im Jahre 1974 ihren 25. Geburtstag. Für ihre Bürger ist das Anlaß, eine Bilanz der Arbeit zu ziehen, sich der Erfolge zu erfreuen und den künftigen Weg abzustecken.

Mit der DDR ist erstmalig in der deutschen Geschichte ein Staat entstanden, in dem die Kräfte des Fortschritts die Macht ausüben. In der DDR hat sich die Volksmehrheit, geführt durch die Arbeiterklasse, ihren eigenen Staat geschaffen, dessen gesamte Politik von den Interessen des Volkes bestimmt ist.

So bedeutet in der Tat die Entstehung und erfolgreiche Entwicklung der DDR einen Wendepunkt in der Geschichte Europas — ist ihr 25. Geburtstag zugleich ein international bedeutsames Jubiläum ihres erfolgreichen Wirkens für friedliche Koexistenz und europäische Sicherheit.

Im festen Bündnis mit der Sowjetunion und den anderen sozialistischen Staaten hat sie entscheidenden Anteil daran, daß die Revanche- und Expansionspolitik des westdeutschen Rüstungskapitals zurückgewiesen werden konnte und sich letztlich alle Anstrengungen, die darauf gerichtet waren, der DDR einen gleichberechtigten Platz in der Völkerfamilie zu verwehren, als vergeblich erwiesen.

Hetze und Verleumdung, Lügen, Drohungen und Provokationen waren bisher vergeblich und werden auch künftig an der Festigkeit unseres sozialistischen deutschen Friedensstaates scheitern.

In den 25 Jahren ihres Bestehens verwirklichte die DDR die geschichtliche Lehre, daß ein Volk nur durch den Fleiß und die Qualitätsarbeit seiner Werktätigen, durch die Leistungen seiner Wissenschaftler und die Werke seiner humanistischen Kultur sowie durch aufrichtiges Bemühen um friedliches Miteinanderleben Wertschätzung und Freundschaft bei den Völkern und für sich selbst zugleich Frieden und Sicherheit gewinnen kann.

Unsere innige Verbundenheit mit diesem Staat ist geprägt von dem Wissen, unter welchen Schwierigkeiten und Opfern die Arbeiterklasse der DDR den neuen Weg begonnen hat. Mit jedem Schritt vorwärts hat sie gelernt, Gesellschaft, Staat und Wirtschaft zum Wohle des ganzen Volkes zu führen, die Vorzüge und Überlegenheit der sozialistischen Demokratie zu nutzen — hat sie das Prinzip verwirklicht „Was des Volkes Hände schaffen, soll des Volkes Eigen sein“ — ein hochentwickeltes Bildungssystem gestaltet — die entscheidenden Voraussetzungen für eine leistungsfähige Landwirtschaft auf genossenschaftlicher Grundlage geschaffen und — soziale Sicherheit zur Grundnorm des gesellschaftlichen Lebens gemacht. Im Bündnis mit den anderen Werktätigen erhöht die Arbeiterklasse der DDR — geführt durch ihre kampferprobte marxistisch-leninistische Partei, die SED — unablässig das materielle und kulturelle Lebensniveau des Volkes auf der Grundlage eines hohen Entwicklungstempos der sozialistischen Produktion, steigender Effektivität, des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität. Das ist die Hauptaufgabe, auf die sich alle Kräfte unseres Volkes konzentrieren, durch deren Verwirklichung die DDR allseitig gestärkt und mit den gesellschaftlichen zugleich auch die individuellen Bedürfnisse immer besser befriedigt werden.

Uns kommt es heute wie selbstverständlich vor, daß im Zuge der Entfaltung aller fortschrittlichen und schöpferischen Kräfte in unserer Republik vor 12 Jahren der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR ins Leben gerufen wurde und sich vom ersten Tage seines

Bestehens an — von der Staatsmacht gefördert und den anderen demokratischen Organisationen und Verbänden gleichgestellt — entwickeln konnte.

Auch am Wachstum und Gedeihen des DMV, an seinem kontinuierlich steigenden Leistungsniveau und seiner zunehmenden gesellschaftlichen Wirksamkeit läßt sich ein Stück Geschichte unserer DDR ablesen.

Wir erinnern uns gern an den Sommer 1971, in dem wir Gelegenheit hatten, Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aus fast allen Ländern Europas — anläßlich des MOROP-Kongresses in Dresden — mit unserem Verband und zugleich mit dem realen Sozialismus in unserer DDR bekannt zu machen.

In wenigen Wochen werden wir auf unserem 3. Verbandstag Rechenschaft legen und über weitere großartige Höhepunkte im Leben unseres Verbandes — wie über unser erfolgreiches Mitwirken an den X. Weltfestspielen der Jugend und Studenten in Berlin, der Hauptstadt unserer DDR — berichten.

Wir freuen uns von Herzen darüber, und uns spornt an, wie der Erste Sekretär des Zentralkomitees der SED, Genosse Erich Honecker, über unsere Arbeit denkt. In einem Gruß- und Antwortschreiben an die Arbeitsgemeinschaft des DMV „Saxonia“ in Dresden vom 25. Januar 1974 schrieb Genosse Honecker:

„Die Modelleisenbahner widmen sich einer schönen und interessanten Tätigkeit. Kommt sie anregend und wissenschaftlich der sinnvollen Freizeitgestaltung zugute, so wirkt sie gleichzeitig fördernd auf die Freude an der täglichen Arbeit“. Im DMV vereinen uns gleiche Interessen und die gemeinsame Freude am Bau und Betrieb der Modelleisenbahn, am Gestalten und Experimentieren, an dem einzigartigen Reiz der weltumspannenden Gleisbänder und der auf ihnen dahinziehenden Züge, an dem pulsierenden Leben und dynamischen Tosen der großen Bahnhöfe wie auch an der Stille einsamer Dienstposten an weiten Strecken. Uns sind die idyllischen Kleinbahnen und die kraftstrotzenden Eisenrösser ans Herz gewachsen, und uns macht Freude, Zeugen und Zeugnisse der Geschichte der Eisenbahner und der technischen Entwicklung der Eisenbahn zu sammeln und zu erhalten.

Wir Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde pflegen neben unserer Liebhaberei die Geselligkeit, wollen uns mit unserem Können den Menschen neben uns darstellen. Je mehr die Qualität und das Niveau unserer Freizeitanliegen wachsen, um so stärker wird das Verlangen, daß es der Gesellschaft nützlich sein und Freude bereiten möge. Das treibt heute viele von uns an, mit unseren Erfahrungen und unserem Können, unseren Mitteln und Möglichkeiten — durch Modellprojektierung zur schnelleren Überführung wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Praxis beizutragen — durch systematische Experimente am Modell nach optimalen technologischen Lösungen zu forschen — am Funktionsmodell rationelle Arbeitsverfahren und Arbeitsmethoden zu demonstrieren und zu üben — echte Arbeitertraditionen zu pflegen und zur Geschichtsschreibung vom Standpunkt der Arbeiterklasse beizutragen — sowie der jungen Generation in ihrer Entwicklung zu sozialistischen Persönlichkeiten Förderer und Helfer zu sein.

So setzen wir unser Programm zur Vorbereitung des 25. Jahrestages der Gründung der DDR in die Tat um und bezeugen damit: Unser Staat und wir sind eins!

Ing. Martin Klemt  
Präsidiumsmitglied des DMV

# 100 Jahre Saal-Eisenbahn

## Zum Jubiläum der Strecke Großheringen—Saalfeld

Wir leben in einer Zeit, da die Bedeutung der Eisenbahnen als wichtigstes Landverkehrsmittel nach wie vor unbestritten ist. Die Entwicklung unserer Volkswirtschaft wäre ohne Eisenbahnen nicht denkbar. Viele Eisenbahnstrecken haben seit ihrem Bestehen an Bedeutung gewonnen, manche wurden im gesamtwirtschaftlichen Interesse abgebaut.

Zu den erstgenannten gehört ohne Zweifel die Saal-Eisenbahn, die sich von einer bescheidenen Nebenbahn lokaler Bedeutung zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen entwickelte.

Jubiläen sind Anlaß, in Chroniken und alten Akten zu blättern, der wechselvollen Geschichte nachzugehen und nicht zuletzt sie aus der Sicht unserer Gesellschaftsordnung zu interpretieren. Dies ist ja auch eine der wesentlichsten Aufgaben der Freunde der Eisenbahn innerhalb unseres Verbandes, des DMV.

Dem Jubiläum der Saal-Eisenbahn, deren Betrieb am 1. Mai 1874 eröffnet wurde, soll dieser Beitrag gewidmet sein.

### Zur Vorgeschichte

Während der nördliche Teil Thüringens mit dem Bau der Thüringischen Eisenbahn (Strecke Halle—Gerstungen) schon 1846/49 eine Eisenbahnverbindung erhielt, umgingen seit 1858/59 nur zwei Schienenwege den südlichen gebirgigen Teil. Es waren die Werrabahn (Strecke Eisenach—Coburg), die am 2. November 1858— von einer Privatgesellschaft erbaut — ihren Betrieb aufnahm, und die Strecke Weißenfels—Zeit—Gera, die als Zweigbahn der Thüringischen Eisenbahn am 9. Februar bzw. am 19. März 1859 eröffnet wurde. Erst ein volles Jahrzehnt später drang die Eisenbahn in dieses noch unerschlossene Gebiet vor, und zwar mit Weiterführung der letztgenannten Strecke durch die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft von Gera über Saalfeld bis Eichicht, auf der die Züge seit dem 20. Dezember 1871 verkehrten (Bild 1).

Bild 1



An großen Plänen hatte es nicht gefehlt. Schon 1834 wollte Grote seine „Hanseatische Bahn“, die eine direkte Verbindung zwischen der Ost- und Nordsee mit dem Golf von Genua und dem Adriatischen Meer über die Alpen darstellte, in einer Variante durch das Saaletal führen. Auch Meyer, ein Freund Friedrich Lists, wollte für seine „Thüringer Saalbahn“ das Saaletal benutzen. In seinem „Programm eines deutschen Centralbahnnetzes“ wollte er diese Strecke von Saalfeld über Rudolstadt dem Saaletal folgend entweder über Jena zum Anschluß an die „Thüringische Ost-Westbahn“ (der späteren Thüringischen Eisenbahn entsprechend) oder unterhalb Rudolstadt von Kahla aus nach Eisenberg und dann zum Anschluß an die „Thür. Ost-Westbahn“ bis nach Naumburg führen (Bild 2).

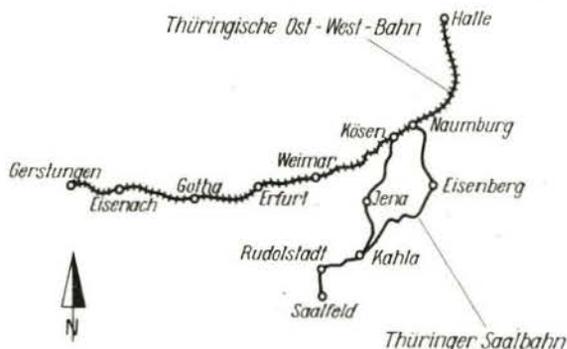


Bild 2

In den Jahren 1841—1851 war die Nord-Süd-Verbindung Leipzig—Hof, die „Sächsisch-Bayrische Eisenbahn“, als sächsische Staatsbahn mit Anschluß nach Bamberg, Nürnberg, Augsburg, Frankfurt (Main) entstanden, die auch in den ersten Jahrzehnten dem Nord-Süd-Verkehr vollkommen genügte, ja sogar einen Teil des Ost-West-Verkehrs von der Thüringischen Eisenbahn auf sich zog. Allen anderen Plänen einer Nord-Süd-Verbindung stand man aus Konkurrenzgründen argwöhnisch gegenüber. Aus diesem Grunde konnte auch die Verlängerung der Strecke Weißenfels—Gera vorerst nur über Saalfeld bis Eichicht (dem heutigen Kaulsdorf) erfolgen, da Bayern die Zustimmung zum Weiterbau bis Hof versagte.

### Die Entstehungsgeschichte der Saal-Eisenbahn

Für die Verkehrserschließung des Saaletales kam nur der Bau einer Bahn von Großheringen nach Saalfeld zum Anschluß an die Linie Gera—Eichicht in Frage. Nachdem die Ausführung dieser Strecke Ende der sechziger Jahre gesichert war, zeigten die Regierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Schwarzburg-Rudolstadt großes Interesse am Bau einer Bahn durch das Saaletal. Die Gebiete dieser 4 „Länder“ wurden von einer solchen Bahn berührt, ein Beispiel für



Bild 3

die Zerrissenheit des damaligen Deutschlands in kleine und kleinste „Staaten“. Sie vereinbarten die Unterstützung eines derartigen Unternehmens durch Beteiligung am Anlagekapital und verpflichteten sich in einem am 8. Oktober 1870 abgeschlossenen Staatsvertrag, einer Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahn durch das Saaletal zu erteilen. Die Finanzkraft der kleinen Staaten reichte aber nicht aus, auf Staatskosten eine solche Bahn zu bauen. Zum anderen fürchteten sie das damit verbundene Risiko, welches sie lieber dem Privatkapital überließen.

Am 14. Dezember 1871 bildete sich eine Aktiengesellschaft, die „Saal-Eisenbahn-Gesellschaft“, mit Sitz in Jena. In den Konzessionsbedingungen wurde zur Bedingung gemacht, die Saalbahn in Großheringen an die Thüringische Stammbahn und in Saalfeld an die Strecke Weißenfels—Gera-Eichicht anzuschließen. Außerdem sollte spätestens fünf Jahre nach Konzessionserteilung eine Zweiglinie von Orlamünde über Pößneck nach Oppurg gebaut werden.

Zur Förderung des Unternehmens und als Anreiz beteiligten sich die Regierungen an der Aktienzeichnung. Von dem ursprünglich festgelegten Anlagekapital von 13,5 Mill. Mark übernahmen

Sachsen-Weimar	900 000 M
Sachsen-Meiningen	550 000 M
Sachsen-Altenburg	723 000 M und
Schwarzburg-Rudolstadt	372 000 M
also insgesamt	2 545 000 M

in Stammaktien.

Ausgegeben wurden Aktien in Höhe von 13 492 800 M. Die Bauausführung, ohne Beschaffung der Betriebsmittel, wurde einem Breslauer Konsortium für 12,39 Mio M, teils in bar, teils in Aktien, in Generalentreprise (d. h. in Generalunternehmenschaft) übertragen.

Der Bau wurde am 23. Oktober 1871 begonnen und die 74,71 km lange Linie nach 2 1/2-jähriger Bauzeit eröffnet. Nach der Fertigstellung erhob das Baukonsortium berechnete Nachforderungen in Höhe von 1 998 042 M. Zur Befriedigung dieser Forderungen und wegen Vermehrung der Betriebsmittel beantragte die Gesellschaft 1875 bei den Regierungen die Genehmigung zur Aufnahme einer 5%igen Anleihe in Höhe von 4,0 Mio M. Die damalige Wirtschaftskrise der kapitalistischen Staaten zeigte auch hier ihre Auswirkungen, denn die Anleihe ließ sich nur zum geringen Teil realisieren. Das Interesse am Weiterbestehen der erst kaum eröffneten Bahn zwang die vier Regierungen, helfend einzugreifen. So wurde 1877 unter voller Zinsgarantie der Regierungen eine 4 1/2%ige Anleihe von 3,5 Mio M bei gleichzeitiger Kündigung der bereits gezeichneten 5%igen Obligationen aufgenommen, der Zinsfuß ab 1. Juli 1888 jedoch auf 4% herabgesetzt. Diese Zinsgarantie wurde aber nicht in Anspruch

genommen, da das Unternehmen sich soweit entwickelt hatte, daß die Anleihe aus den jeweiligen Betriebseinnahmen getilgt werden konnte. Die Gesellschaft nutzte 1886 die günstige Lage auf dem Geldmarkt, kündigte die 4%ige Anleihe und nahm gleichzeitig eine solche in Höhe von 3,5 Mio M mit 3 1/2% Zinsen auf. Mit diesen Mitteln konnten noch die Zweigbahnen Schwarzza—Blankenburg (Thür) — eröffnet am 1. August 1884 — und Naschhausen (bei Orlamünde)—Jüdewein (bei Pößneck)—Oppurg — eröffnet am 1. Oktober 1889 — gebaut werden.

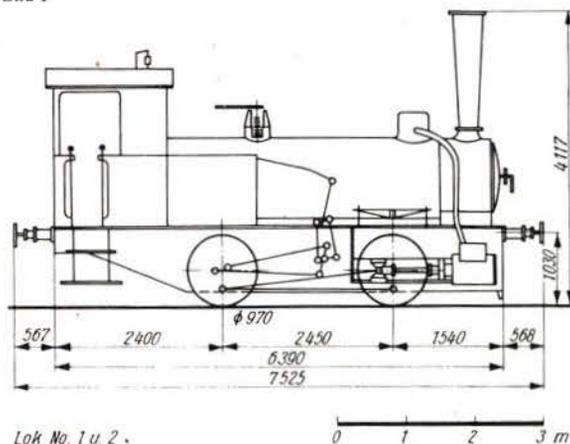
Bei der ersten Aufstellung des Projektes war die Bahn als Mittelglied einer Route von Berlin und Magdeburg nach Süddeutschland gedacht worden. Diese von der Zukunft bestätigten Ziele der Gesellschaft konnten aber noch nicht verwirklicht werden, da der hierfür erforderliche Anschluß der Gera-Eichichter Linie bis an das bayrische Bahnnetz erst am 1. Oktober 1885 mit Eröffnung der Strecke Eichicht—Probstzella—Hochstadt zur Ausführung gelangte. Obwohl die Saalebahn für die o. g. Route gegenüber der Strecke über Gera—Saalfeld eine Abkürzung von rd. 25 km erbrachte, kam sie infolge ihrer geringen Leistungsfähigkeit und der Tarifpolitik, die den großen Bahnen Vorteile brachte, gegen diese nicht auf. Nach Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft durch Preußen im Jahre 1886 wurde der durchgehende Verkehr Halle—Saalfeld der Saaleisenbahn weitgehend entzogen. Auch die am 29. Juni 1876 eröffnete Weimar-Geraer Eisenbahn, die die Saaleisenbahn in Göschwitz kreuzt, brachte ihr teils Konkurrenz, teils wurde sie zum neuen Zufuhrweg.

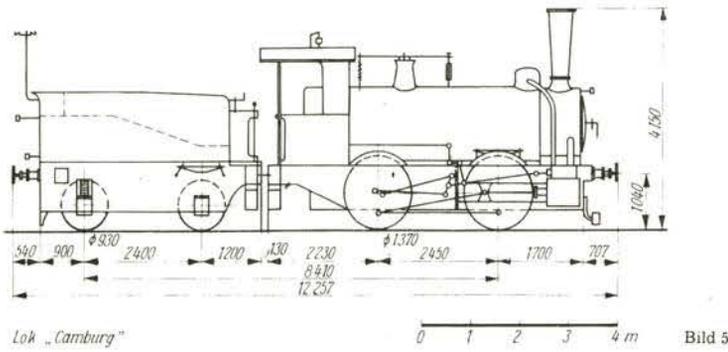
Wie die meisten thüringischen Privatbahnen war sie vorwiegend auf lokalen Verkehr angewiesen. In den ersten Jahren überwog der Personenverkehr. Fünf Züge in jeder Richtung, das war für viele Jahre der Fahrplan. Später entwickelte sich auch langsam der Güterverkehr, nachdem sich Industrie im Saaletal angesiedelt hatte.

Die günstigen Neigungsverhältnisse und der geringe lokale Verkehr stellten an die Betriebsmittel keine hohen Anforderungen. Zweifach gekuppelte Lokomotiven, teils mit Tender, bestimmten lange Jahre das Bild auf der Saalebahn. Die Maßskizzen dieser Lokomotiven konnten noch aufgefunden und sollen nachstehend erläutert werden.

Die Lokomotiven No. 1 und 2 (Bild 4) wurden mit den Fabrik-Nr. 388 und 389 von Krauß & Co, München, 1874 geliefert. Sie kosteten je 36 000 M. Ihre größte Geschwindigkeit betrug 40 km/h. Die Loks hatten Ölbeleuchtung, Handbremse und außenliegende Allanssteuerung. Nach der Verstaatlichung wurde noch die Heberleinbremse angebaut. Der Zylinderdurchmesser betrug 325 mm und der Kolbenhub 540 mm. Der kleine Kessel hatte nur 59,34 m<sup>2</sup> Heizfläche und 10 at Dampf-

Bild 4





druck. Die Dienstmasse betrug 23,6 mp. Die Maschinen konnten 3,5 m<sup>3</sup> Wasser und 1 t Kohle mitführen. Auch die B-Güterzuglokomotiven „Camburg“, „Dornburg“, „Jena“, „Kahla“, „Orlamünde“, „Rudolstadt“ und „Schwarzburg“ (Bild 5) wurden 1874 von Krauß & Co, München, mit den Fabrik-Nr. 249—255 geliefert. Für sie mußten 43,8 TM bezahlt werden. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 45 km/h angegeben. Der Zylinderdurchmesser war 405 mm, der Kolbenhub 600 mm. Steuerung, Beleuchtung und Bremse waren wie bei den Lok No. 1 und 2. Der Kessel hatte 109,53 m<sup>2</sup> Gesamtheizfläche und 10 at Dampfdruck. Die Dienstmasse war mit 28 mp relativ gering. Der zweiachsige Tender faßte 8,5 m<sup>3</sup> Wasser und 2,5 t Kohle.

Im Jahre 1875 lieferte Krauß & Co drei weitere B-Personenzuglokomotiven (Bild 6). Sie hatten die Fabrik-Nr. 492—494 und erhielten die Namen „Saale“, „Ilm“ und „Schwarza“. Ihre Beschaffungskosten betragen 46 200 M. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 55 km/h festgesetzt. Steuerung, Beleuchtung und Bremse waren wie bei No. 1 und 2 ausgebildet. Nach 1897 erhielten die Lokomotiven noch einen Dampfheizungsanschluß. Der Zylinderdurchmesser betrug 406 mm, der Kolbenhub 610 mm. Die Gesamtheizfläche war mit 95,25 m<sup>2</sup> etwas geringer als bei der vorgenannten Type. Der Dampfdruck betrug ebenfalls 10 at. Die Dienstmasse der Lok wurde mit 24,15 mp angegeben. Der zweiachsige Tender faßte ebenfalls 8,5 m<sup>3</sup> Wasser und 2,5 t Kohle und unterschied sich von dem der Güterzuglok nur unwesentlich.

1886 beschaffte man drei 1 B-Personenzuglokomotiven von der Vulcan AG, Stettin (Fabrik-Nr. 969—971), die bei der Saaleisenbahn die No. 14—16 erhielten (Bild 7). Sie kosteten 29 377 M und waren für  $V_{max} = 70$  km/h zugelassen. Der Zylinderdurchmesser betrug 400 mm, der Kolbenhub 610 mm. Diese Maschinen hatten innenliegende Allansteuerung, Ölbeleuchtung, Dampfheizungsanschluß, Hand- und Carpenterbremse. Um 1900 erhielt die Lok No. 16 noch eine Treibradbremse. Die Gesamtheizfläche des Kessels umfaßte 103,81 m<sup>2</sup>, der

Dampfdruck 12 at. Die Dienstmasse war mit 35,0 mp im Vergleich zu den vorgenannten Maschinen hoch. Auch diese Loks waren mit einem dreiachsigen Tender gekuppelt, der 10,5 m<sup>3</sup> Wasser und 4 t Kohle aufnehmen konnte.

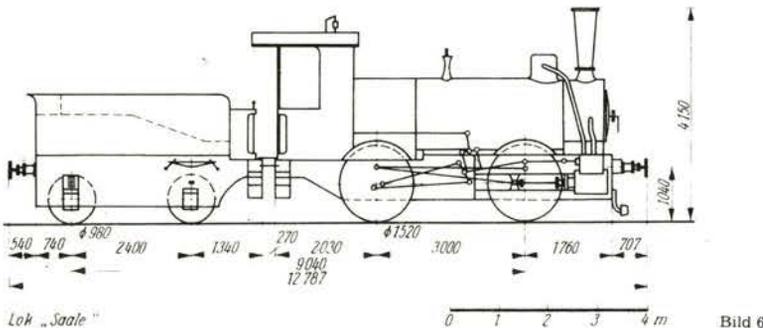
Ende 1888 besaß die Saaleisenbahn also 15 Lokomotiven, dazu 39 Personen- und 162 Güterwagen.

Im Jahre 1889 lieferte Krauß & Co mit den Fabrik-Nr. 2157 und 2158 noch zwei B-Tenderlokomotiven, die No. 3 und 4 (Bild 8). Sie kosteten 19 000 M, hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und entsprachen in Steuerung, Beleuchtung und Bremse den Maschinen No. 1 und 2. Nach 1897 erhielten auch diese Lokomotiven Dampfheizungsanschluß. Der Zylinderdurchmesser betrug 300 mm, der Kolbenhub 520 mm. Die Gesamtheizfläche war mit 52,40 m<sup>2</sup> relativ gering, der Dampfdruck aber mit 12 at schon höher als noch allgemein üblich. Die Dienstmasse wird mit 24,9 mp angegeben. Die Vorräte der Lok waren mit 3,0 m<sup>3</sup> Wasser und 1 t Kohle noch etwas geringer als bei den Lok No. 1 und 2.

Die letzten drei Lokomotiven beschaffte die Saaleisenbahn 1890 von der Vulcan AG, die den 1 B-Maschinen von 1886 (Bild 7) fast vollkommen entsprachen. Sie hatten die Fabrik-Nr. 1163—1165 und kosteten 43 720 M. Sie erhielten die No. 17—19. Abweichungen bestanden nur hinsichtlich der Gesamtheizfläche mit 103,66 m<sup>2</sup> und der Dienstmasse, die bei diesen Maschinen 36,45 mp betrug. Die Lok No. 18 erhielt 1900 noch eine zusätzliche Treibradbremse.

Diese beschriebenen 20 Lokomotiven der Saaleisenbahn wurden 1895 ausnahmslos von der Preußischen Staatsbahn übernommen, dann aber zu verschiedenen Zeiten ausgemustert, nachdem sie noch teilweise neue Kessel erhalten hatten.

Die Eröffnung und die Entwicklungsperiode der Saaleisenbahn fiel mit der damaligen großen Krise des kapitalistischen Wirtschaftssystems zusammen. Im ersten vollen Betriebsjahr 1875 wurden 565 318 Personen



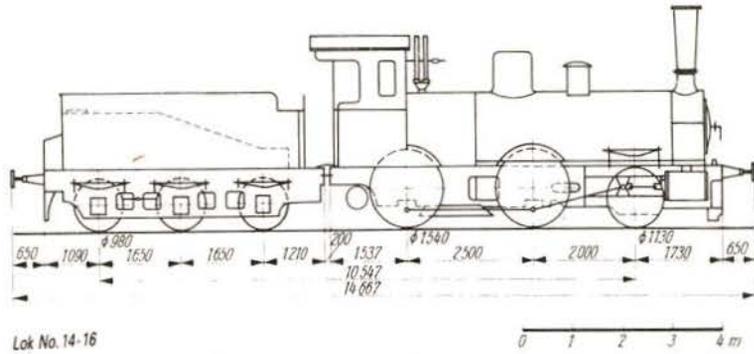
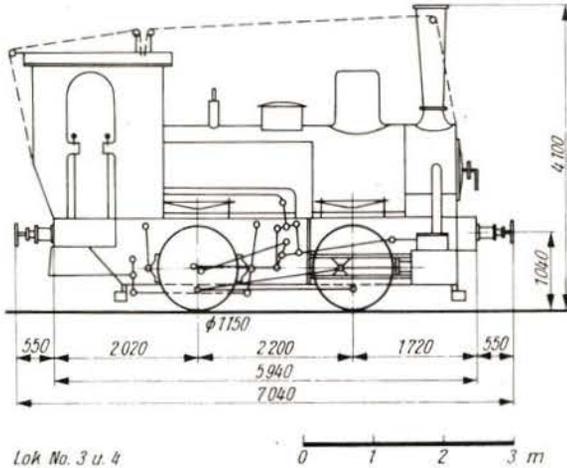


Bild 7 Lok No. 14-16



Lok No. 3 u. 4

Bild 8

Zeichnung: Verfasser. P. 24/74

und 114 193 t Fracht befördert und daraus 788 063 M Gesamtbruttoeinnahmen erzielt. Bis 1880 war aber ein stetiger Rückgang zu verzeichnen. Erst danach stieg der Verkehr, besonders der Güterverkehr, wieder langsam an. Der durchgehende Personenverkehr blieb aber immer relativ gering. Die Gesamtbruttoeinnahmen waren daher ständigen Schwankungen unterworfen. Rückgänge verstand die Gesellschaft durch Einschränkung der Betriebsausgaben auszugleichen, so daß sich der Betriebsüberschuß von Jahr zu Jahr fast ausnahmslos, wenn auch geringfügig, erhöhte. Die Profite der kapitalistischen Gesellschafter waren also immer und zu Lasten der Allgemeinheit gesichert!

Bis Mitte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bestanden in den meisten deutschen Staaten, so besonders auch in Preußen, Sachsen und Bayern, Privat- und Staatsbahnen in großer Zahl nebeneinander. Dadurch ergaben sich mit der Zeit bedenkliche Auswirkungen auf die Wirtschaftspolitik. In einem zeitgenössischen kritischen Artikel wurde festgestellt:

„Es bestehen in Deutschland 63 verschiedene Eisenbahnprovinzen und Territorien, jedes besteuert den Verkehr nach Willkür und zugunsten seines Privatsäckels, die Direktionen treiben den Kampf untereinander als Sport, das alte Stapel-, Zoll-, Geleits-, ja das Fehderecht des Mittelalters lebt durch sie neu auf.“

Diese wenigen Sätze zeigen sehr deutlich die Misere. Man gelangte zu der Erkenntnis, daß die durch konkurrierende Staats- und Privatbahnen entstandenen wirtschaftlichen Schäden nur durch den Übergang zum reinen Staatsbahnsystem zu beheben seien. Infolge des deutschen Partikularismus wurden die Territorialstaa-

ten Träger des Staatsbahngedankens, der zuerst zu dieser Zeit in Sachsen und Bayern zur Durchführung gelangte. Auch Preußen war 1879 gezwungen, derselben Politik zu folgen, wollte es sein Vormachtstreben weiter durchsetzen und festigen. Damit war das Urteil auch über die thüringischen Privatbahnen gesprochen, die auf die anschließenden Bahnen und ihren Verkehr angewiesen waren und damit in Abhängigkeit von den größeren Staaten gerieten. Das kapitalistische Grundgesetz, das Recht gehört dem Stärkeren, zeigte sich auch hierbei sehr deutlich. Als daher die Staaten an die Privatbahngesellschaften zwecks Erwerb ihrer Bahnen herantraten, fanden sie relativ schnell Gehör, versuchten doch die Aktionäre ihr „Schäfchen“ noch ins Trockene zu bringen. Die kleinen thüringischen Staaten waren gezwungen, ohnmächtig zuzusehen und gute Miene zum bösen Spiel zu machen.

So wurde durch preußisches Gesetz vom 16. Juli 1895 die Regierung zum „Erwerb weiterer Eisenbahnen für den Staat“ ermächtigt und konnte so die Weimar-Geraer Eisenbahn, die Saaleisenbahn und die Werrabahn aufkaufen. Zwischen der preußischen Regierung und der Direktion der Saaleisenbahn wurden am 18./20. Mai 1895 die notwendigen Verträge abgeschlossen. Gleiches geschah auch mit den Regierungen der thüringischen Staaten durch entsprechende Staatsverträge. Die Landeshoheit blieb zwar bei den betreffenden Staaten, d. h. bei Aufstellung neuer Projekte von Bahnhofsbauten und Änderungen des Reisezugfahrplanes hatten sie ein Mitspracherecht. Das war ihnen aber u. a. bei der Tarifbildung verwehrt. Das Anlagekapital der Saaleisenbahn betrug Ende 1894 insgesamt 17 922 800 M. Preußen zahlte jedoch nur eine Abfindung von 16 532 028 M, was 2 358 208 M weniger als die Baukosten in Höhe von 18 890 236 M ausmachten.

Damit endete die Geschichte einer weiteren großen thüringischen Privatbahngesellschaft.

Fortsetzung folgt

# Internationale Beratung in Radebeul

Am 5. Januar 1974 trafen sich in Radebeul die Vertreter der Modelleisenbahnverbände der ČSSR, der VR Polen, der Ungarischen Volksrepublik und der DDR, um den Ablauf des XX. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1973 in Budapest auszuwerten und den bevorstehenden XXI. Internationalen Modellbahnwettbewerb im August dieses Jahres in Dresden vorzubereiten. Es wurde einmütig eingeschätzt, daß die Vorbereitung und Durchführung des XX. Internationalen Modellbahnwettbewerbes in Budapest sowohl inhaltlich als auch organisatorisch gut waren, wofür dem Ungarischen Verband Dank und Anerkennung ausgesprochen wurden. Wie alljährlich war auch der XX. Wettbewerb mit der damit verbundenen Ausstellung ein eindrucksvoller Gradmesser für das fachliche Können der Modellbauer mehrerer Länder. Mit Bedauern wurde gleichzeitig festgestellt, daß die Beteiligung aus den einzelnen europäischen Ländern recht unterschiedlich war und die Modelleisenbahner aus einigen Verbänden diese Möglichkeit der Dokumentation ihres Könnens leider nicht nutzen.

Die Delegierten erinnerten daran, daß dieser seit nunmehr über 20 Jahren existierende Internationale Wettbewerb — der erste seiner Art überhaupt — bereits vor Jahren reges Interesse beim MOROP fand, was sich u. a. damals in der Anwesenheit des jetzigen Ehrenpräsidenten, Herrn Konrad Füchsel, zeigte. Außerdem gab es bereits einmal eine MOROP-Empfehlung an alle Mitgliedsverbände, die auf dieses alljährliche Ereignis im

Modelleisenbahnerleben ausdrücklich hinwies. Man kam daher zu der Meinung, daß sich der MOROP wieder etwas mehr um die Teilnahme von Modelleisenbahnern aus allen europäischen Ländern bemühen möge.

Ferner wurden Einzelheiten über die Vorbereitung der Veranstaltungen anlässlich des 3. Verbandstages des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR von den Vertretern der DDR bekanntgegeben. Der XXI. Internationale Modellbahnwettbewerb findet zu gleicher Zeit statt und ist selbstverständlich mit einer großen Ausstellung verbunden.

Wie bereits im Heft 2/1974 dieser Fachzeitschrift veröffentlicht, können Modelleisenbahner als Einzelpersonen und Kollektive von Arbeitsgemeinschaften bzw. Modelleisenbahnklubs daran teilnehmen. Die Einsendungen der Wettbewerbsarbeiten sind an folgende Adresse zu richten: Bezirksvorstand Dresden des DMV, DDR — 806 Dresden, Antonstraße 21. Spätester Termin für den Eingang der Modelle ist der 31. Juli 1974.

Die Delegierten der vier Verbände sind auf Grund der vorbereitenden Beratung und der bereits vom DMV als Veranstalter getroffenen Maßnahmen fest davon überzeugt, daß auch der XXI. Internationale Modellbahnwettbewerb zu einem großen Erfolg werden wird.

Es wurde weiterhin vorgesehen, daß die Wettbewerbe in den nächsten Jahren durch folgende Verbände auszurichten sind: 1975 VR Polen, 1976 ČSSR, 1977 Ungarische Volksrepublik.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR  
— Präsidium —

o. Prof. Dr. sec. techn. HARALD KURZ, (DMV) Radebeul

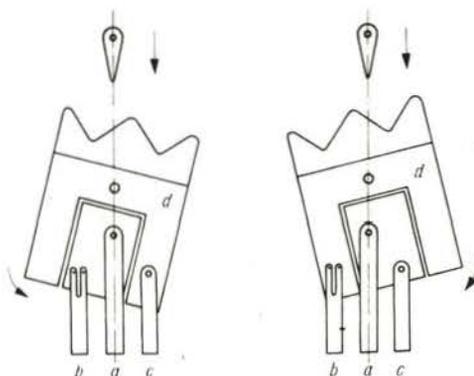
## Die 66er-Schaltung der Modell-Lokomotiven der Nenngröße 0

Die besseren Modell-Lokomotiven der Größen 0 und I waren mit einer Umschaltvorrichtung ausgerüstet, die mit Unterbrechung des Fahrstromes arbeitet. Modelle dieser Art des Fabrikates Märklin gab es unter der Bezeichnung 64/, 65/ und 66/. Die 64er-Schaltung arbeitete mit einer besonderen Schaltspule, ähnlich der H0-Ausführung bei Trix und der heute noch üblichen 800er-Schaltung von Märklin, welche allerdings nicht bei Unterbrechung des Fahrstromes anspricht. Bei der 65er und 66er-Schaltung wurde auf einen besonderen Schaltmagneten verzichtet. Die Feldspule des Motors war mit einem Schenkel gelenkig verbunden und legte sich gegen die Wirkung einer Feder beim Einschalten des Stromes auf den anderen Schenkel. Dabei wurde ein Schaltfinger gegen eine W-förmige Kulissee gedrückt und diese in die neue Stellung gebracht. Mit dieser Einrichtung, die der Stellvorrichtung bei Weichen und Signalen entsprach, wurde der Fahrtrichtungsschalter betätigt. Dieser befand sich unmittelbar unter den Motorbürsten, und zwar so, daß die Stellung jederzeit erkennbar war. Die Übertragung durch Hebel war jedoch

die Ursache für Störungen dieser im übrigen sehr solide ausgeführten Einrichtung.

Später wurde diese Art Umschaltung nur bei Lo-

Bild 1



komotiven mit Handsteuerung beibehalten. Die Fernsteuer-Lokomotiven erhielten an der Stirnseite des Fahrwerk-Motor-Blocks eine Umsteuereinrichtung, die nunmehr durch Hebel mit den Motorbürsten verbunden war. Dieser Umschalter bestand aus Isoliermaterial mit einem rechteckigen und einem U-förmigen Belag (Bild 1). Diese drehbare Platte trug am oberen Rand die W-förmige Kulisse, die gleichfalls von den Weichenstellvorrichtungen her bekannt ist. — Es fällt auf, daß die beiden Kontaktfedern a und c nur je einen Kontakt besitzen, die gespaltene Kontaktfeder b aber zwei Kontakte trägt. Die Notwendigkeit dieser Lösung wird klar, wenn man den Stromverlauf während des Umschaltens verfolgt (Bild 2).

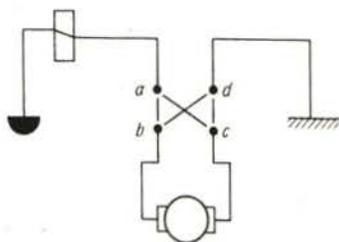


Bild 2

Wird der Fahrstrom eingeschaltet, so fließt er durch die Feldspule, die gleichzeitig Schaltspule ist, z. B. von a über b durch den Rotor nach c und von dort nach d. Der U-förmige Belag d liegt an Masse. Zugleich senkt sich der Schaltfinger, der in die W-Kulisse eingreift. Der Schalter wird umgelegt. Dabei fließt kurzzeitig ein Strom durch die Feldspule von a über d direkt an Masse und bewirkt das vollständige Umlegen des Schalters. Wäre die Schaltfeder a nur mit einem Kontakt versehen, so könnte

es geschehen, daß die Bewegung unterbrochen wird. Kontakt b würde entweder auf dem schmalen isolierten Zwischenraum stehen oder beide Belagteile miteinander verbinden. Ein Ampèremeter würde im ersten Falle auf Null fallen, zum anderen den Feldspulenstrom anzeigen. Der zweite Fall ist seltener. Er kommt vor, wenn die Rückstellfeder für die bewegliche Schaltspule zu straff ist und daher nicht durchgeschaltet werden kann. In beiden Fällen erhält der Rotor keinen Strom.

Nach dem Umlegen des Schalters fließt der Strom von a nach c, durch den Rotor und von b nach d. Die Feldspule wird in gleicher Richtung durchflossen, der Rotor in entgegengesetzter. Dadurch ändert sich die Drehrichtung. Die Umschaltvorrichtung ist für Wechsel- und Gleichstrom geeignet.

Bei Reparaturen muß darauf geachtet werden, daß beide Kontakte der Schaltfeder b auf dem Belag aufliegen.

Modell-Lokomotiven des Fabrikats Krauß haben eine ähnliche Umschaltung, jedoch mit einer auf Zug statt auf Druck arbeitenden Wechselwippe.

Modell-Lokomotiven des Fabrikats Bub besitzen eine Schaltwalze, wie wir sie ähnlich bei Trix-Lokomotiven des Wechselstromsystems und bei älteren H0-Lokomotiven der 800er-Märklinschaltung finden. Märklin-Lokomotiven mit Unterbrecher-Umschaltung wurden mit drei Stromabnehmern ausgerüstet. Es kommt daher selten vor, daß eine unbeabsichtigte Stromunterbrechung zur ungewollten Umschaltung führt.

Durch einen Handhebel kann der Umschaltmechanismus betätigt werden. Er läßt sich außerdem in der Endstellung durch den gleichen Handhebel verriegeln, so daß eine ungewollte Umschaltung verhindert wird — es sei denn, die Verriegelung lockert sich während des Fahrbetriebes. Lokomotiven der 66er-Schaltung wurden bis etwa 1949 von der Firma Märklin gebaut, ungeachtet dessen, daß vor dem Krieg eine Gleichstrom-Schaltung 70/ neben der 66er-Schaltung angeboten wurde.

## Zur Diskussion gestellt

Unlängst sprach mich ein Leser und erfahrener Modellbahnfreund an, weshalb die Redaktion manchmal so recht einfache bzw. sogar dem Vorbild kaum entsprechende Gleispläne veröffentliche, wie zum Beispiel (nach seiner Meinung) den Plan auf Seite 260 im Heft 9/1973. Ich gab darauf eine Antwort, die aber meinen Gesprächspartner nicht zu überzeugen schien. Aus diesem Grunde möchte ich diese Frage einmal hier ganz öffentlich ansprechen und zur Diskussion stellen.

Meine Antwort hatte etwa sinngemäß folgenden Inhalt: Als der kritisierte Gleisplan uns auf den Redaktionstisch kam, bestanden zunächst auch Bedenken gegen eine Veröffentlichung; denn schließlich hatte der betreffende Modellbahnfreund bei seinem Entwurf neben einigen Vorteilen — z. B. lange zweigleisige Fahrstrecke — doch auch einige Mängel in den Gleisplan eingebaut. Diese bestehen vor allem in der Anordnung der Bahnhofsgleisanlagen des Bahnhofs an der Hauptstrecke. Die Frage war, was tun? Die Redaktion entschloß sich dann zum Abdruck, aber **mit einem Kommentar**, in welchem deutlich auf diese Mängel hingewiesen wurde. Der Vorteil für sehr viele Leser liegt bei einer derartigen Handhabung doch zweifelsohne darin, daß sie aus einem

solchen Beispiel lernen und Schlüsse für ihre eigene Gleisplangestaltung ziehen können. Es entwickelte sich ja dann auch daraufhin eine Diskussion, die im Heft 1/74 veröffentlicht wurde. Zahlreiche Zuschriften bestätigten, daß viele Leser eine solche Kommentierung von Gleisplänen direkt wünschen.

Ferner wird immer wieder verlangt, möglichst zu den Anlagenbildseiten auch den zugehörigen Gleisplan zu veröffentlichen.

Ein weiterer Beweggrund für die Entscheidung zum Abdruck war der, daß die Fachzeitschrift jetzt eine Auflagenhöhe von nahezu 50 000 Exemplaren erreicht hat. Das bedeutet, daß unzählige neue, weniger mit dem Modellbahnwesen vertraute Leser hinzugekommen sind, für welche solche Beiträge — vom langjährigen Fachmann als simpel abgetan — gerade die richtigen sind. Das geht auch aus der täglichen Leserpost hervor.

Um eine möglichst repräsentative Lesermeinung zu dieser Frage zu erhalten, würde ich mich über zahlreiche Zuschriften sehr freuen.

Ing.-Ök. Helmut Kohlberger  
Verantwortlicher Redakteur

# Vielseitige Aktivitäten

## In der XI. Modelleisenbahn-Ausstellung der AG „Helmut Scholz“, Ostritz, beobachtet

Bereits seit mehreren Jahren weiß man im ost-sächsischen Raum und weit darüber hinaus die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft 2/4 im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR in Ostritz zu schätzen. Ihre vielseitigen Aktivitäten spiegeln sich vor allem in den regelmäßig veranstalteten Ausstellungen in Görlitz wider, und auch die Verleihung des Ehrennamens „Helmut Scholz“ vor etwa drei Jahren war Anerkennung für bemerkenswerte Leistungen. Sie prägten auch die vom 20. bis 28. Oktober 1973 im Saal der HO-Gaststätte „Zwei Linden“ im Görlitzer Stadtteil Rauschwalde stattfindende XI. Modellbahn-Ausstellung. Schon bei der Eröffnung lockte sie zahlreiche Besucher, darunter Vertreter der DR sowie Modellbahnfreunde aus Wrocław, an und erwies sich insgesamt als ein eindrucksvoller Erfolg.

Im wesentlichen lenkte auch diese Ausstellung wieder das Augenmerk auf die beachtlichen Leistungen der in dieser AG vereinten Modellbahnfreunde, die unter dem Vorsitz von Herbert Zychla wirken. Insgesamt 47 Mitglieder zählt die AG gegenwärtig, die sich ausschließlich der Gestaltung von Heimanlagen widmen, wobei auch in der Ausstellung das Bemühen sichtbar wurde, einzelne Heimanlagen durch Verbindungsstücke zu einer großen Ausstellungsanlage zusammenzuführen. Damit entstehen längere Fahrstrecken, die natürlich auch den Einsatz längerer Züge erlauben, abgesehen davon, daß unter den Heimanlagen-Besitzern der Kollektivgeist geweckt wird. Besonders schön dokumentierten das die Modellbahnfreunde Müller und Brettschneider bzw. Strohbach und Mey. Erstere schufen mit ihren beiden Anlagen auf diese Weise eine Gesamtanlage in H0, die dadurch ein Ausmaß von 1,37 m × 12,80 m bekam. Die vielseitigen Fahrmöglichkeiten einschließlich der Gestaltung rundeten sich zu einem geschlossenen Bild ab. Die Modellbahnfreunde Strohbach und Mey kombinierten ihre TT-Anlagen zu einem Ganzen mit den Maßen 2 m × 4,50 m,

wobei dadurch auch sicher mancherlei Vorteile erzielt wurden.

Insgesamt neun Anlagen wurden in der Ausstellung gezeigt, kleinere ebenso wie größere, allesamt mit viel Liebe und Ideenreichtum, Fleiß und technischem Wissen gestaltet, so daß es schwer fällt, diese oder jene besonders hervorzuheben. Dennoch dürften zwei Anlagen zu nennen sein. Einmal war es die 1,25 m × 7,50 m große N-Anlage, welche die Arbeitsgemeinschaft der Oberschule Hirschfelde ausstellte. Unter Leitung von Mitgliedern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR fanden sich hier interessierte Schüler zu einer Gruppe zusammen, die auch seitens der Schulleitung eine gute Unterstützung erfahren. In sicher minutiöser Kleinarbeit entwickelten sie ihre Anlage, die von der landschaftlichen Gestaltung und ihren Ausmaßen her sowie auch durch die technische Vervollkommnung durchaus hohe Anerkennung verdient. Von drei Jugendfreunden bedient, entfaltete sich ein wirklichkeitsnaher Fahrbetrieb. Zum anderen aber lenkte die Anlage in Nenngröße I des Freundes Eck (Bautzen) berechtigtes Interesse auf sich. Diese heutzutage sicher nicht oft anzutreffende Spurweite, die schon räumlich recht hohe Anforderungen stellt, war hier mit Triebfahrzeugen aus den Jahren 1923/27 vertreten. Sie wurden rekonstruiert und fanden — gleichsam als Oldtimer — viel Beifall. Neben den Anlagen gaben mehrere Vitрины einen weiteren Eindruck. Reizvolle Fahrzeuge präsentierte zum Beispiel Freund Nöbel (Bautzen) zum Thema „60 Jahre Eisenbahn“. Aufblicken ließen auch die Eigenbaumodelle von Freund Hertel. Hingewiesen wurde auf die engen Beziehungen zu Produktionsbetrieben; so fanden Broschüren aus dem VEB Waggonbau Görlitz einen reißenden Absatz. Dankenswerterweise hatte die HO-Fachfiliale Spielwaren in Görlitz einen Verkaufstand eingerichtet. So gestaltete sich die Ausstellung zu einem nachhaltigen Erfolg dieser rühmigen AG.

C. B.

