

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



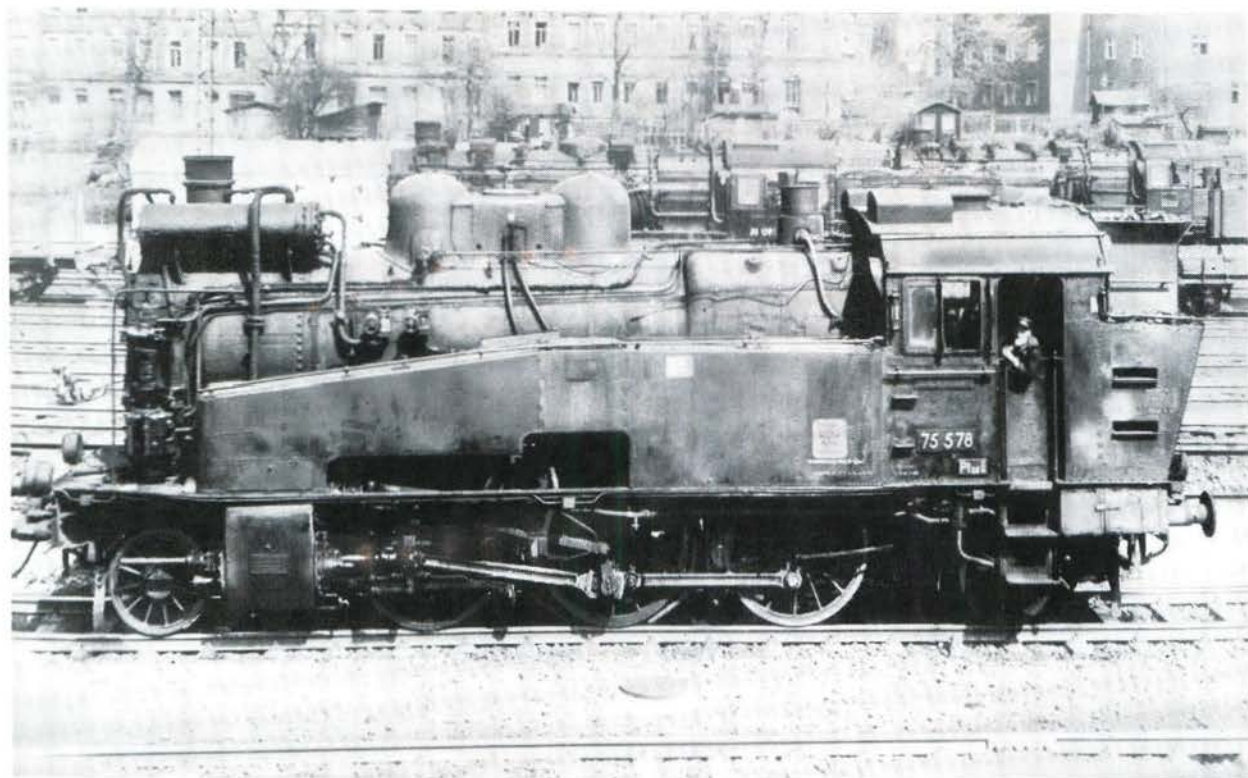
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

NOVEMBER

11/78

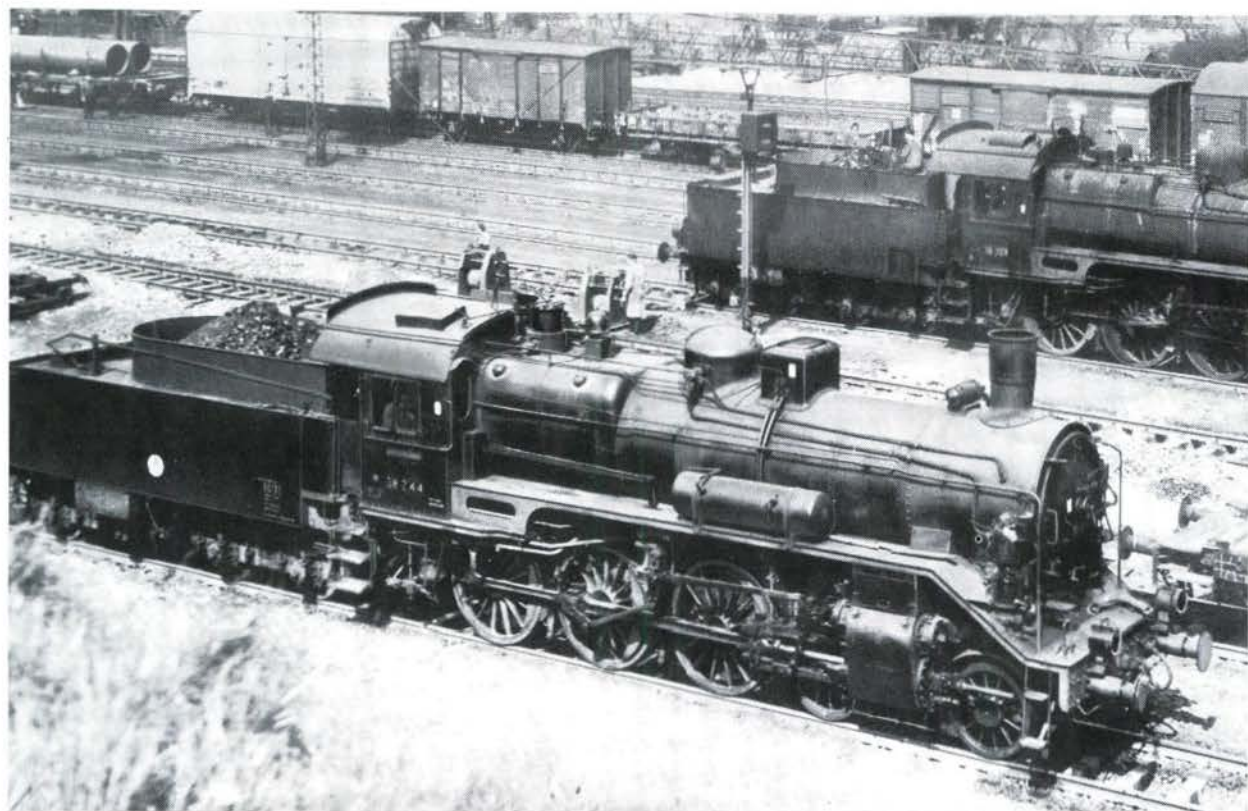
32 542



Das Bild vom Vorbild

Zwei Lokomotiven ehemals sächsischer Herkunft, die bei der DR noch lange Jahre Dienst verrichteten, ehe sie aufs „Altenteil“ gesetzt wurden. Oben die 75 578 (ex sä. XIV HT), aufgenommen am 27. April 1964. Das Modell dieser Lokomotive gibt es bekanntlich in H0 vom VEB EBM Zwickau.

Das untere Bild zeigt eine 38²⁻³ (ex sä. XII H2), scherzhaft auch als „Rollwagen“ bezeichnet worden. Aufnahmedatum: 27. April 1964.
Fotos: Gerhard Illner, Leipzig



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Redakt. Mitarb.: Kristina Rittner
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Post-
fach 1235
Telefon: 204 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind
hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV,
DDR: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

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

Alleinige Anzeigenannahme

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

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämt-
liche Postämter, der örtliche Buchhandel und der
Verlag — soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der
internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätz-
lich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, 1 Ber-
lin 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndermerjja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Das Bild vom Vorbild	II. U.-S.
XXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1978	322
Nur im Winter betriebsfähig	326
Lothar Schultz	
75 Jahre Ostseefähre Warnemünde — Gedser	328
Lutz Ullrich / Lutz Habrecht	
Die Straßenbahn von Leningrad — eine Retrospektive (2 und Schluß)	331
Überblick über Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse '78	333
Christfried Melzer / Siegfried Bergelt	
Ein Schattenbahnhof ohne Weichen	334
Harald Fritsch	
Der Gleiskraftwagen (SKL) des Typs „Schöneweide“ der Deutschen Reichsbahn	336
Neues aus Marienberg/Erzgebirge	338
Aus der Praxis des Modelleisenbahners	
Bau eines Schienenreinigungswagens in TT	339
Einlaufen von Modell-Lokomotiven	340
Heinz-Jürgen Stolz	
Anleitung zum Bau eines 4achsigen Flachwagens, Typ SSalms der DR, mit Containerbefestigungs- vorrichtung in TT	340
Wissen Sie schon und Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	342
Lokfoto des Monats: Lokalbahnlokomotive der Kgl. Bayr. Sts.B., Reihe Pt L2/2	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Unser Schienenfahrzeugaarchiv:	
Gottfried Köhler	
Thyristorlokomotive der Baureihe El 16 der Norwegischen Staatsbahnen	345
Mitteilungen des DMV	347
Aufruf zum 4. Fotowettbewerb	348
Fortsetzung von S. 325	III. U.-S.

Titelbild

„Irgendwo im Mecklenburgischen... mit dem VT 135 unterwegs“, so unterschrieb Lars-Peter Barthel aus
Erfurt sein Foto. Es handelt sich um ein auf der bekannten Modellbahnanlage von Günther Barthel,
unserem langjährigen Beiratsmitglied und dem Vater des Bildautors, gestelltes Motiv.

Foto: Lars-Peter Barthel, Erfurt

Rücktitel

Oben: Im Heft 10/78 berichteten wir von dem von Freunden der Eisenbahn (DMV) in Rittersgrün errichteten
Eisenbahnmuseum, das nach Stilllegung der Schmalspurbahn Grünstädtel—Oberrittersgrün entstand.
Unser Bild zeigt die 99 1568 (sä. IVK) am 11. Mai 1971 noch bei der Ausfahrt aus Grünstädtel.

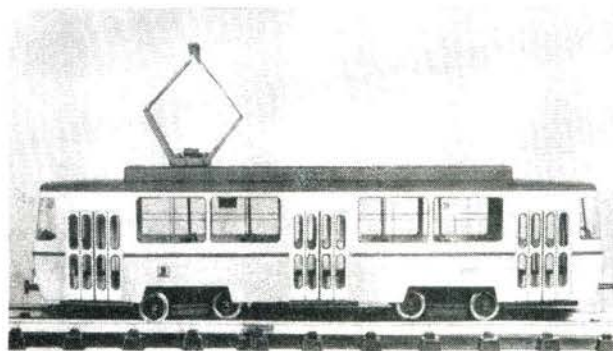
Foto: Wolfgang Scholz (DMV), Dresden

Unten: Rudolf Heym aus Erfurt nahm dieselbe Lokomotive fast 7 Jahre später in Naundorf bei Oschatz
auf, nämlich am 26. Februar 1978.

Foto: Rudolf Heym, Erfurt

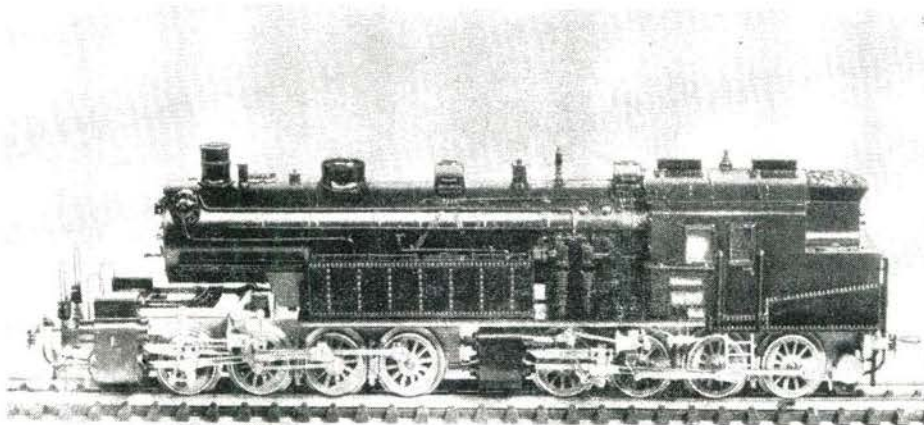
XXV. INTERNATIONALER MODELLBAHNWETTBEWERB

1978

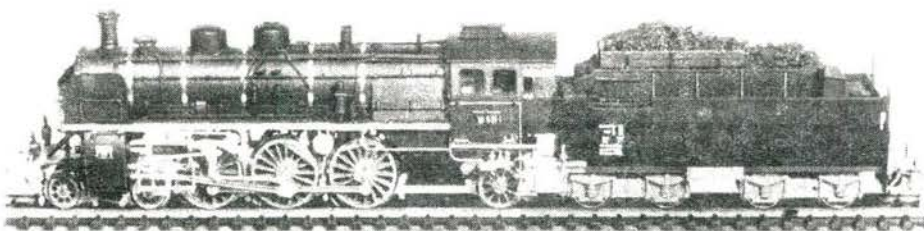


1

Im Rahmen des im August d. J. stattgefundenen 4. Verbandstages des DMV war auch der XXV. Internationale Modellbahnwettbewerb in Dresden eingebettet. Es sei dem Chronisten über dieses alljährlich stattfindende Ereignis gestattet, zuvor einiges über dessen Geschichte in die Erinnerung der Leser zurückzurufen. Als vor 25 Jahren die Redaktion unserer Fachzeitschrift — selbst damals erst 1 Jahr jung — die Initiative ergriff und die Modelleisenbahner in der DDR erstmalig zu einem Leistungsvergleich aufrief, ahnte sie bestimmt nicht, zu welchem Höhepunkt im Leben der Modellbahnfreunde sich dieser Wettbewerb einmal entwickeln würde, so daß er heute gar nicht mehr vom Kalender vieler Freunde in der ČSSR, in der UVR und VRP sowie in der DDR wegzudenken wäre. Anfangs nur auf nationaler Ebene gedacht, kamen schon nach einigen Jahren auch die Modellbahnverbände der ČSSR, der UVR und der VRP hinzu, und damit war dieser Wettbewerb zu einem Internationalen Modellbahnwettbewerb geworden, der für alle Modelleisenbahner in ganz Europa offen ist. Und das sollte auch hier einmal erwähnt werden, es war somit der erste internationale Modellbahnwettbewerb in ganz Europa überhaupt. Wenngleich man das auch heute uns anderswo gern streitig machen möchte, so bleibt das eine Tatsache! Und nun zum Verlauf des XXV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs! Insgesamt beteiligten sich 95 Modelleisenbahner mit 108 Modellen verschiedener Kategorien aus den oben



2



3

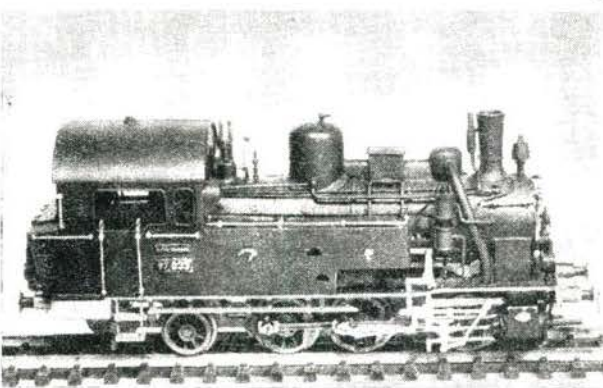
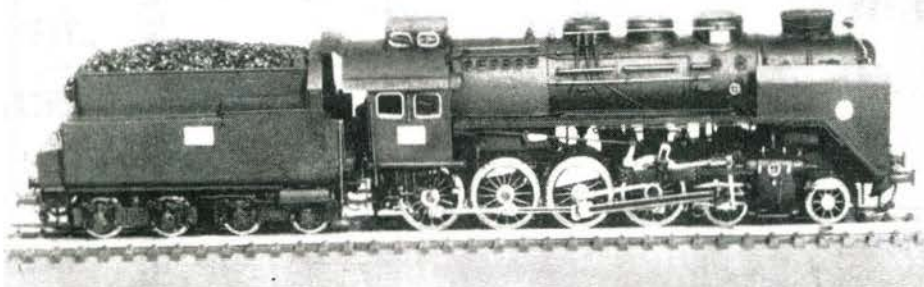


Bild 1 István Nagy (UVR), A1/0, Anerkennung, Tw T505

Bild 2 Rolf Weller (DDR), A1/H0, I. Pr., BR 96

Bild 3 Heinz Kohlberg (DDR), A1/H0, II. Pr., BR 185

Bild 4 Horst Kohlberg (DDR), A1/H0, III. Pr. T 26



5

Tabelle 1 Aufteilung nach den Kategorien A (Tfz) und B (Sonstige Schienenfz.) sowie nach Ländern

1 Kateg.	2 Zahl d. Modelle	3 Land/Preise VRP	4 UVR
	ČSSR	DDR	
A1/0	2	—	2/1
A1/H0	9	1/—	6/3
A1/TT	6	2/1	3/2
A1/N	3	—	3/2
A2/H0	16	4/3	10/6
A2/TT	8	3/1	2/1
A2/N	1	—	1/1
A1/TT _m	1	—	1/1
A2/H0 _m	3	—	1/1
Summe	49	10/5	25/15
			10/6
			4/2
			49/28
B1/0	1	—	1/1
B1/H0	4	3/3	1/1
B2/H0	11	2/2	5/5
B1/TT	6	4/2	1/1
B2/TT	8	4/3	1/—
B1/N	1	1/1	—
B2/N	1	1/1	—
B1/H0 _e	5	1/1	1/1
Summe	37	16/13	10/9
			7/5
			4/1
			37/28

Tabelle 2 Aufteilung nach den Kategorien C (Hochbauten) und D (Funktionsmodelle) sowie nach Ländern

Kateg.	Zahl d. Modelle	ČSSR	DDR	Land/Preise VRP	UVR
C/H0	6	—	6/4	—	—
C/TT	4	2/2	1/1	1/1	—
C/N	6	3/3	—	—	3/—
Summe	16	5/5	7/5	1/1	3/3
					16/14
D/0	1	—	1/—	—	—
D/H0	3	—	3/1	—	—
D/TT	2	—	2/2	—	—
Summe	6	—	6/3	—	—
					6/3

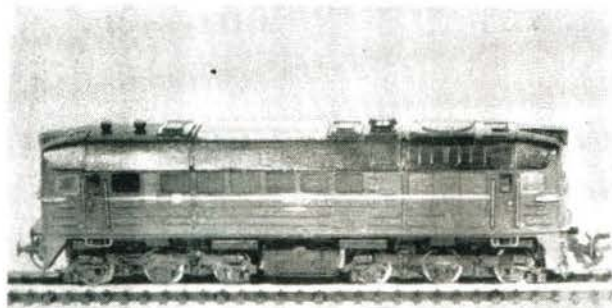
Tabelle 3 Die Preisträger der einzelnen Kategorien

Kateg.	Name	Land	Modell	Punkte	Preis
A1/0	Nagy, István	UVR	T 505	84,25	Anerk.
A1/H0	Rolf Weller	DDR	BR 96	93,75	I.
	Heinz Kohlberg	DDR	BR 18 ⁵	91,75	II.
	Horst Kohlberg	DDR	T 26	90,5	III.
	Korenyi, Vilmos	UVR	MAV 424	86,25	Anerk.
A1/TT	Stephan Kindling	DDR	BR 120	93,5	I.
	Kazimierz Badowski	VRP	Mallet-Lok	90,25	II.
	Radomir Hanačik	ČSSR	M 131.1	88,75	III.
	Joachim Kruspe	DDR	Ce 6/8	88,25	III.
A1/N	Wolfgang Köhler	DDR	BR 06	95,5	I.
	Günter Schenke	DDR	ÖBB 1062	93,75	I.
A2/H0	Peter Lohs	DDR	BR 94	91,75	I.
	Olaf Herfen	DDR	BR 52	91,0	I.
	Karl Sichel	DDR	BR 50	90,5	I.
	Siegfr. Brogsitter	DDR	BR 74	87,75	II.
	Gert Roscher	DDR	BR 52	87,0	II.
	Stanislav Vondra	ČSSR	M 296.1	86,25	II.
	Simonek, Josef	ČSSR	T 334.0	85,5	III.
	Wolfgang Richter	DDR	BR 38	85,25	III.
	Jaroslav Palik	ČSSR	T 478.3	84,25	III.

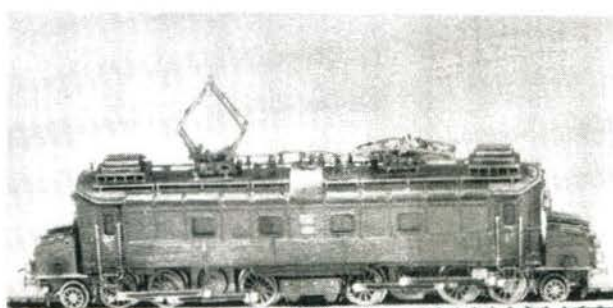
Kateg.	Name	Land	Modell	Punkte	Preis
A2/TT	Kazimierz Badowski	VRP	Garratt	90,5	I.
	Witold Breljak	VRP	ET 40	88,0	II.
	dto.	VRP	V 20	87,75	II.
	Peter Tiersch	DDR	BR 58	85,0	II.
	Jifi Beran	ČSSR	T 444.0	85,5	II.
A2/N	Kazimierz Badowski	VRP	Mallet	89,0	Sond.
A1/TT _m	Tomasz Stangel	VRP	Straßenb.	91,0	II.
A2/H0 _m	Wolfgang Frey	DDR	VT 137	85,5	Anerk.
B1/0	Uwe Günther	DDR	C & WRR-Zug	80,0	Anerk.
B1/H0	Jürgen Treskow	DDR	RM 62	93,5	I.
	Simbartl, Vaclav	ČSSR	Ce3	89,5	II.
	Slezak, Milan	ČSSR	Bi2	87,25	II.
	Doležel, Igor	ČSSR	Ci	84,75	III.
B2/H0	Wolfgang Richter	DDR	KKt	93,5	I.
	Heinz Kohlisch	DDR	Güt.-Zg.	89,0	II.
	Horst Kohlberg	DDR	P.-Zg.	89,0	II.
	Ad.-Dieter Lenz	DDR	Fakalienwg.	83,25	III.
	Dietmar Imig	DDR	D.-Zg.-Wg.	83,25	III.
	Miskowicz, Pawel	VRP	Wohnwg.	79,5	Anerk.
	dto.	VRP	dto.	79,25	Anerk.
	Miskowicz, Pawel	VRP	Wohnwg.	78,25	Anerk.
	dto.	VRP	Wohnwg.	77,75	Anerk.
	Jifi Vanek	ČSSR	Ci	77,75	Anerk.
	Miloš Vondrejč	ČSSR	Zementbeh.-Wg.	75,0	Anerk.
B1/TT	Tomasz Stangel	VRP	Wagen Typ U	92,5	I.
	Jifi Zelenka	ČSSR	Be	95,0	I.
	Joachim Kruspe	DDR	Polybulk	92,25	II.
	Aleš Weiss	ČSSR	Ci	81,0	Anerk.
B2/TT	Josef Kuchař	ČSSR	Be	85,0	II.
	Jifi Beran sen.	ČSSR	Dienstwg.	84,75	II.
	Jifi Beran jun.	ČSSR	Zementbeh.-Wg.	81,0	III.
B1/N	Jan Banko	ČSSR	Eiskühlwg.	89,0	Anerk.
B2/N	Dr. R. Zahourek	ČSSR	Ci	94,0	Sond.
B1/H0 _e	Uwe Gierhan	DDR	P.-Wg. Rü. Kb	85,5	I.
	Miroslav Kalivoda	ČSSR	Cdln/u	82,75	II.
	Toth, Endre	UVR	2 P.-u.	76,75	III.
			1 G.-Wg.		
C/H0	Jürgen Standare	DDR	EG „Waldh.“	94,25	I.
	Johannes Winter	DDR	Brücke	88,75	II.
	Burkhard Schwarz	DDR	Ga	85,75	III.
	Günther Lehnert	DDR	Signale	85,75	III.
C/TT	Petr Sixta	ČSSR	Lokdepot	85,25	II.
	František Adamec	ČSSR	EG „Kutná h.“	84,5	II.
	Andreas Quellmalz	DDR	EG „Karlsbg.“	83,75	Anerk.
	Tomasz Stangel	VRP	Straßenb.-Hp	81,5	Anerk.
C/N	Dr. Zahourek	ČSSR	Ladestelle	88,75	I.
	Dr. Jifi, Frantis.	ČSSR	Güterschupp.	88,75	I.
	Ladislav Javůrek	ČSSR	Bf Kolin-m.	84,25	III.
D/H0	Joachim Schnitzer	DDR	Signale	93,0	I.
D/TT	Frank Ebert	DDR	Lichtsign.	89,75	II.
	Günter Fritsch	DDR	Lichtsignal	86,75	III.

Tabelle 4 Auf die vier Länder entfallene Preise

Land	Preise	I.	II.	III.	So	A	Gesamt
ČSSR		3	9	6	1	4	23
DDR		12	9	8	—	3	32
UVR		—	—	1	—	2	3
VRP		2	4	—	1	5	12
—		17	22	15	2	14	70



6



8

7

Bild 6 Stephan Kindling (DDR), A1/TT, I. Pr., BR 120

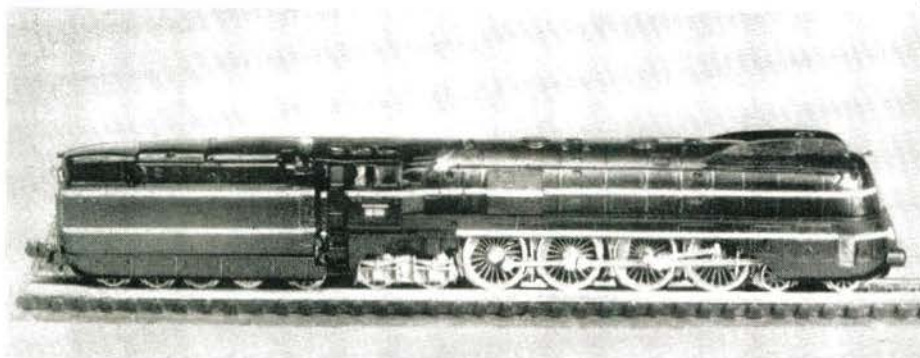
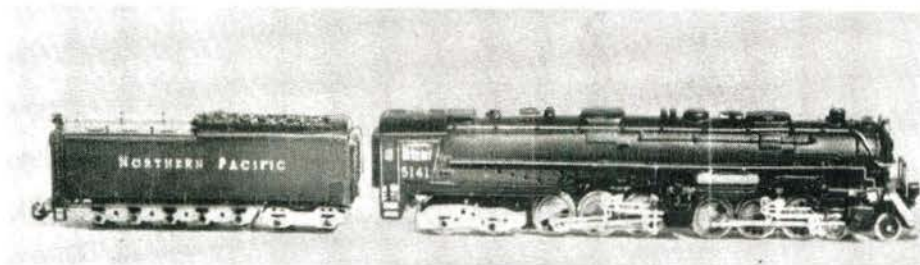
Bild 7 Kazimierz Badowski (VRP), A1/TT, II. Pr., US-Mallet-Lok

Bild 8 Joachim Kruspe (DDR), A1/TT, III. Pr., SBB Ce 6/8

Bild 9 Wolfgang Köhler (DDR), A1/N, I. Pr., BR 06

Bild 10 Günter Schenke (DDR), A1/N, I. Pr., ÖBB 106

Bild 11 Peter Lohs (DDR), A2/H0, I. Pr., BR 94



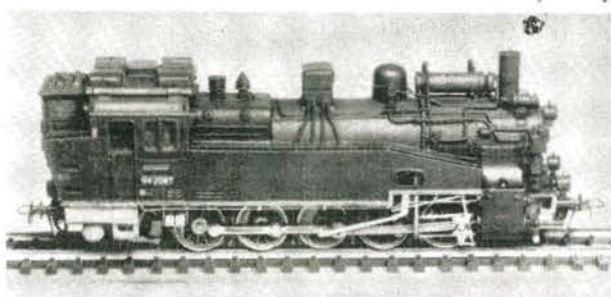
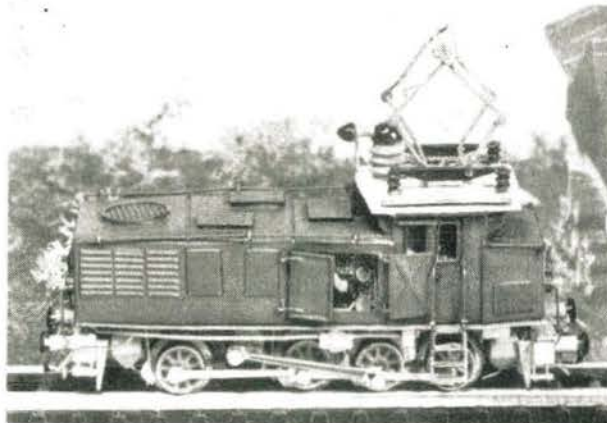
9

ČSSR mit 31 Modellen nach Dresden, die 23 Preise einbrachten, das heißt also, 74% wurden preisgekrönt. Für die anderen Länder sehen die entsprechenden Zahlen so aus: VRP: 18 Modelle, 12 Preise = 66,6%, UVR: 11 Modelle und 3 Preise = 27,2% und schließlich DDR: 48 Modelle und 32 Preise = 66,6%. Nach dieser Aussage wurde die Vorauswahl in der ČSSR am besten getroffen.

10

Weiterhin kann man zweitens bemerken, daß überall der Tfz-Selbstbau (A1) zugunsten des Tfz-Umbaus (A2) rückläufig ist. Daran mögen die Bauteilversorgung und die Tatsache, daß es jetzt bessere Industriemodellmodelle gibt, aus denen sich durch einen Umbau manches andere anfertigen läßt, schuld sein. Auch auf die „Vorliebe“ zu den verschiedenen Nenngrößen in den einzelnen Ländern lassen sich Rückschlüsse ziehen, so daß beispielsweise in 0 vornehmlich in der UVR gebaut wird. Es fällt ferner auf, daß in TT nicht mehr ein so breiter Modellbahnselbstbau gepflegt wird, wie das vor Jahren noch der Fall war; denn 48 H0-Modellen allein in den Kategorien A und B stehen nur 29 TT-Modelle gegenüber. Schließlich stellt der aufmerksame Leser fest, daß Funktionsmodelle nur aus der DDR mit z. T. sehr guten Arbeiten vertreten waren.

11



genannten vier sozialistischen Ländern. Die Jury, wie immer international paritätisch zusammengesetzt, vergab im ganzen 70 Preise, davon waren 17 I., 22 II., und 15 III. Preise sowie 2 Sonderpreise und 14 Anerkennungen. Der Übersichtlichkeit halber sind die Angaben über die Modelle, nach Kategorien und Ländern geordnet, sowie die Preisträger usw. in vorstehenden Tabellen enthalten.

Aus den verschiedenen Aufstellungen lassen sich mehrere interessante Feststellungen entnehmen, aus denen man auch gewisse Schlußfolgerungen ziehen kann.

Erstens ist zu bemerken, daß keineswegs die Anzahl der eingesandten Modelle für einen Erfolg entscheidend ist, sondern vielmehr eine geschickte Vorauswahl der Modelle bei den nationalen Ausscheiden. So kam die

Bild 12 Olaf Herfen (DDR), A2/H0, I. Pr., BR 52

Bild 13 Karl Siekel (DDR), A2/H0, I. Pr., BR 50

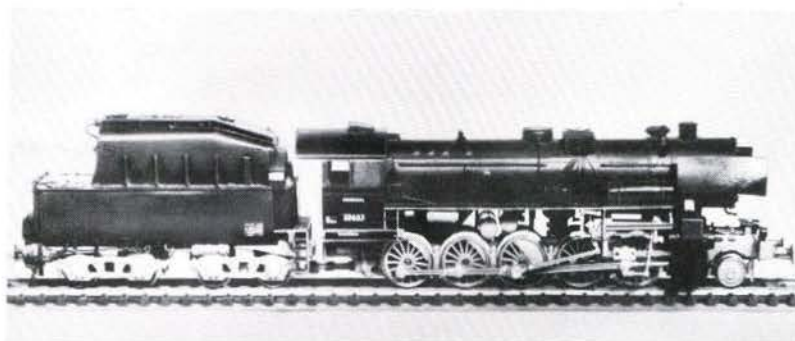
Bild 14 Siegfried Brogitter (DDR), A2/H0,
II. Pr., BR 74

Bild 15 Gert Roscher (DDR), A2/H0, II. Pr., BR 52

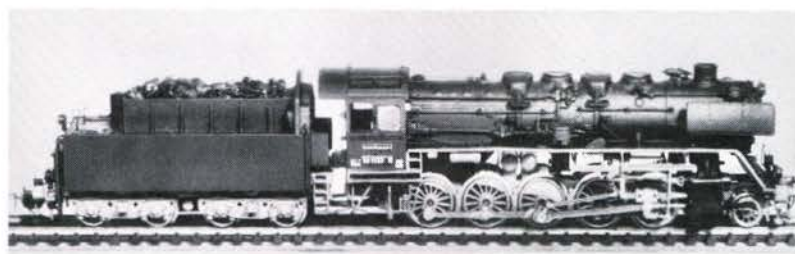
Bild 16 Stanislav Vondra (ČSSR), A2/H0,
III. Pr., M 296.1

Bild 17 Josef Simonek (ČSSR), A2/H0,
III. Pr., T 334.0

Bild 18 Wolfgang Richter (DDR), A2/H0,
III. Pr., BR 38

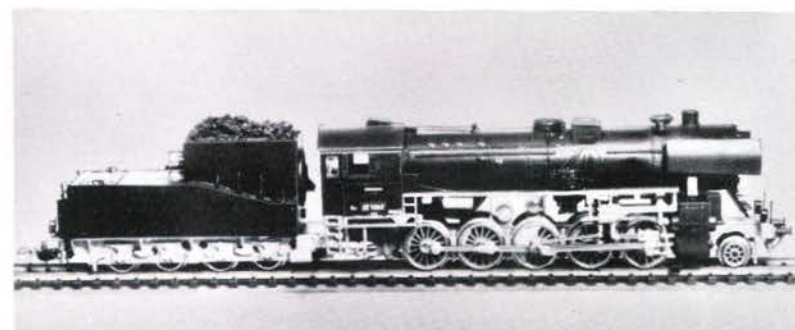


12

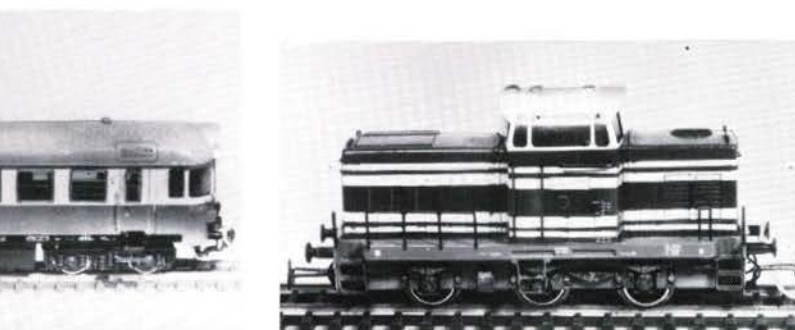


13

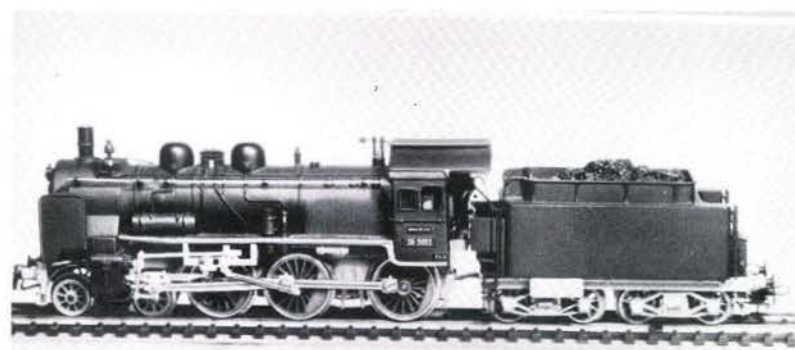
XXV. INTERNATIONALER MODELLBAHNWETTBEWERB 1978



15



17



18

Der Jubiläumswettbewerb wurde nicht nur durch die übliche öffentliche Ausstellung aller Wettbewerbsarbeiten umrahmt, sondern auch eine breite Auswahl von Siegermodellen früherer Jahre, die mit ausgestellt wurden, trug wesentlich dazu bei, daß auch der äußere Rahmen dieser Veranstaltung dem Jubiläum entsprechend gestaltet war.

Helmut Kohlberger (DMV), Berlin

Siehe auch 3. Umschlagseite

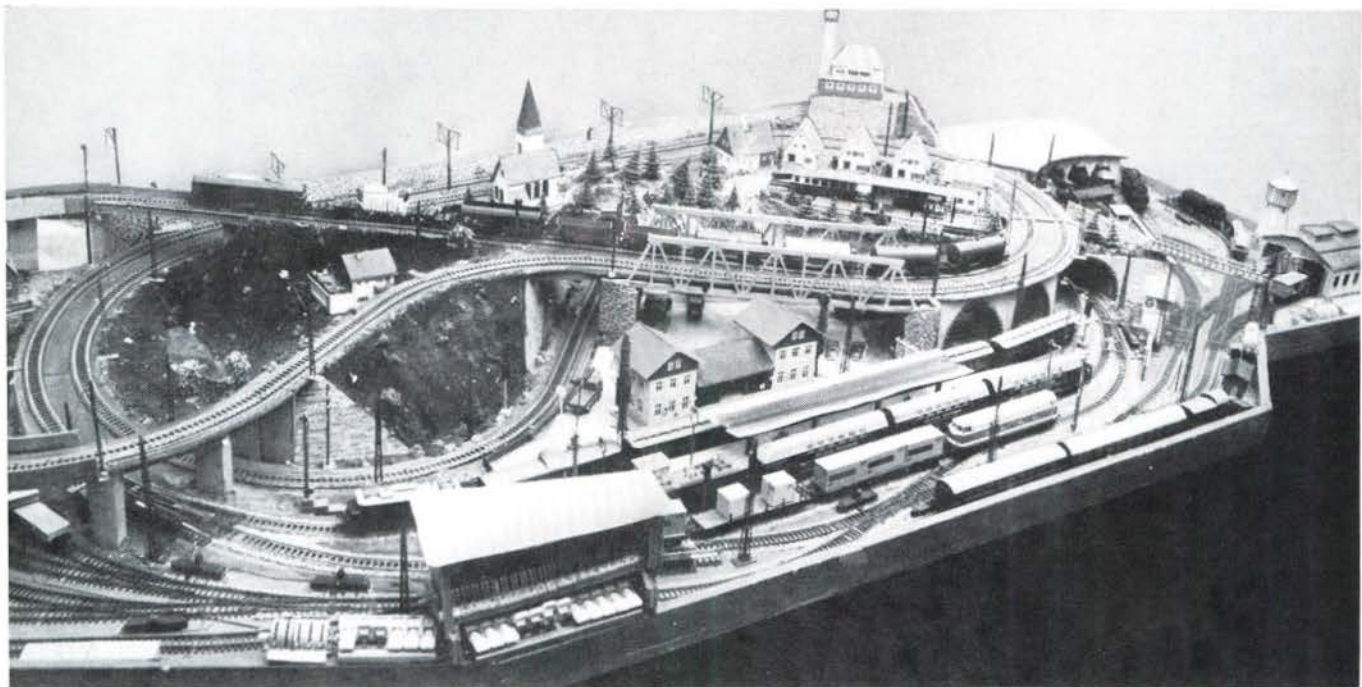


Bild 1 Blick über die gesamte H0-Heimanlage

Nur im Winter betriebsfähig

...ist die H0-Heimanlage unseres Lesers, Ing. August Schramm aus Oberlichtenau.

Im Jahre 1964 begann er mit dem Aufbau der Anlage, die jedoch damals nur aus dem mittleren Teil ohne Bahnbetriebswerk und ohne den Abstellbahnhof bestand. Erst der Umzug in eine größere Wohnung erlaubte es Herrn Schramm, die Heimanlage auf die jetzige Größe von 2800 mm x 1300 mm zu erweitern, was praktisch einem Neuaufbau gleichkam, der, wie die Fotos zeigen, auch heute noch nicht abgeschlossen ist.

Bei dieser Neukonzeption kam es auf folgendes an:

— möglichst lange Fahrstrecke

— Anlage eines Bw mit Drehscheibe

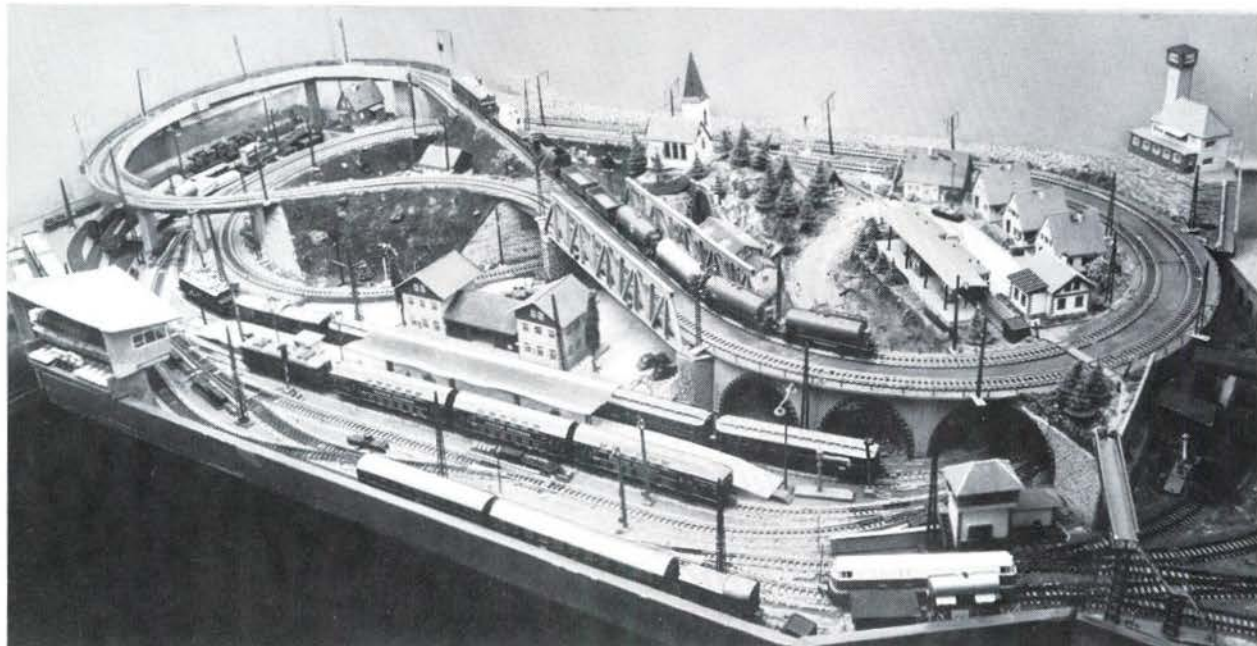
— Möglichkeit, die Fahrzeuge sichtbar abzustellen.

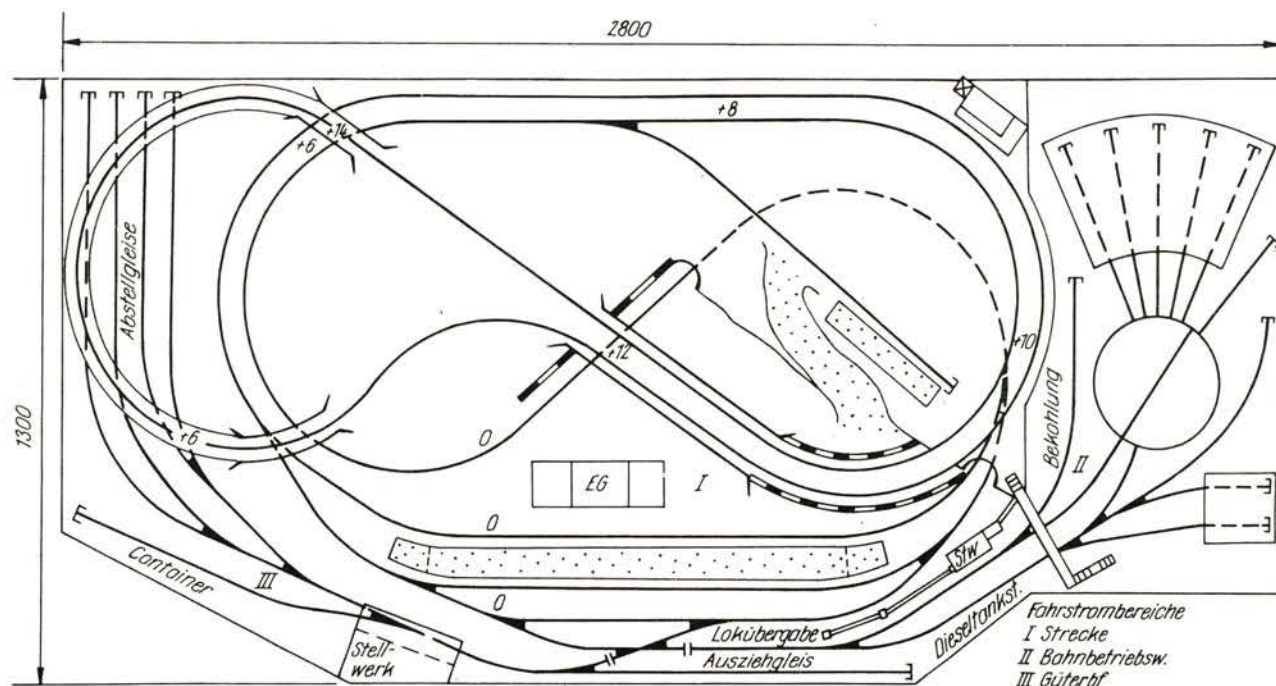
Der Gleisplan zeigt die daraus resultierende Lösung, die sich nunmehr schon wieder einige Jahre gut bewährt hat.

Dargestellt wird eine 1gleisige Hauptbahn mit mittlerem Zwischenbahnhof, der über ein Bw mit 5ständigem Lokschuppen samt einer Drehscheibe verfügt und dem ein Güterbahnhof ohne Ortsgüteranlage angegliedert ist. Für die Diesellokomotiven sind ferner ein 2ständiger Schuppen und eine Dieselloktankanlage vorhanden.

Diese Heimanlage ist der Epoche nach in die Gegenwart bzw. in die jüngste Vergangenheit verlegt.

Bild 2 Von der anderen Seite aus betrachtet, sieht die Anlage so aus





Der Fahrzeugpark besteht aus Dampf-, Diesel- und auch aus elektrischen Triebfahrzeugen der Baureihen 23⁰, 42, 50, 62, 64, 101, 110, 118, 120, 130, 211, 242 und aus einem VT 135, denen sich eine entsprechend große Anzahl aller möglichen Reisezug- und Güterwagen hinzugesellt.

Die gesamte Anlage ist in die 3 Fahrstrombereiche

— Strecke einschl. Bahnhof außer Abstellbf

— Bw

— Abstellbf

betriebl. und auch elektrisch unterteilt. Geschaltet wurde sie nach der A-Schaltung. Gegenwärtig wird sie noch nur mit zwei Fahrtransformatoren eingespeist, der für den dritten Fahrstrombereich erforderliche dritte Trafo soll aber noch beschafft werden.

Jetzt kann man entweder zu zweit unabhängig voneinander in jedem Bereich Betrieb vornehmen oder aber es kann auch die gesamte Anlage von einem Trafo aus betrieben werden. Die Strecke ist in vier Blockabschnitte unterteilt und kann in beiden Richtungen befahren werden. Die Gleisplangestaltung täuscht teilweise eine 2gleisige Strecke vor, wobei dann allerdings das eine Gleis im Linksverkehr benutzt wird. In einer Fahrtrichtung kann auf der Strecke auch ein automatischer Betrieb durch eine Relaissteuerung erfolgen.

Der Abstellbf wird bei Betrieb zur Bildung und Auflösung der Güterzüge benutzt.

Sämtliche Hochbauten entstanden aus Bausätzen von Mamos. Leider kann die Heimanlage von Herrn Schramm nur im Winter betrieben werden, wie bereits die Überschrift aussagte. Zur Unterbringung während des Sommers muß sie auseinandergenommen und auf dem Boden abgestellt werden. Darunter leidet jedoch das Material sehr, so daß vorgesehen ist, die Anlage an die Decke hochziehbar zu machen. Das wäre natürlich noch ein weiterer Vorteil, indem man dann auch einmal nicht nur während des Winters mit der Modellbahn einen Betrieb abwickeln könnte.

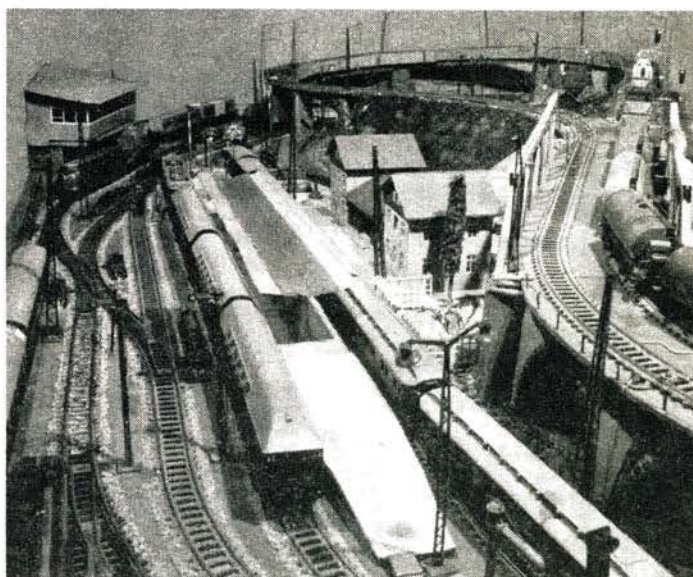
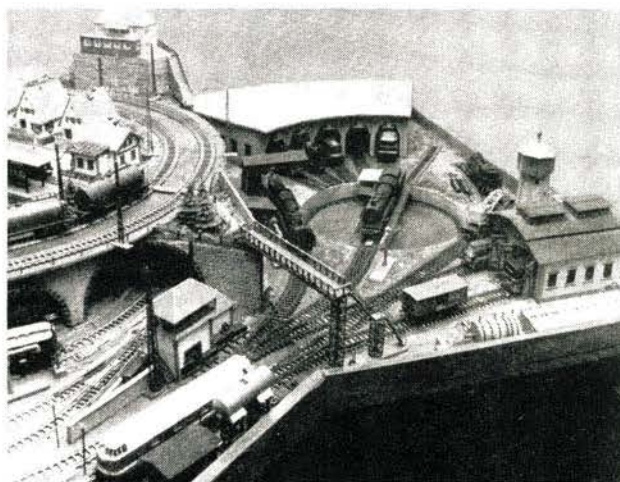


Bild 3 Auf dem rechten Anlagenteil sind der Dampflok- und der Diesellokschuppen untergebracht. Die Drehscheibe ist ein Eigenbau, dgl. der Dampflok-schuppen, auf dem aber noch die Rauchabzugsrohre und evtl. die Oberlichter anzubringen sind.

Bild 4 Blick auf den Zwischenbahnhof. Nicht uninteressant ist die Anordnung des Endstellwerks, das nur wenig Platz beansprucht und in dem von der hinteren offenen Wandseite aus Stellhebel bedient werden.

Fotos: Ullrich Feldmann, Karl-Marx-Stadt

75 Jahre Ostseefähre Warnemünde—Gedser

Durch den Handel zwischen Rostock und Dänemark wuchs die Segelschiffahrt auf der Ostsee historisch heran. Einen regelrechten Linienverkehr gab es aber erst von 1846 an. Am 19. Mai 1873 wurde der Postdampferverkehr mit dem ersten eisernen Schraubendampfschiff zwischen Rostock und Nykøbing eröffnet. Dieses Schiff war 13 Jahre lang im Einsatz und beförderte in dieser Zeit auf 1292 Doppelreisen neben Post und Frachtgütern 26 000 Personen. Ein fahrplanmäßiger Verkehr fand nur von April bis Oktober statt. Mit der Verkehrszunahme durch die neu eröffnete *Lloyd-Bahn* Berlin—Neustrelitz—Rostock—Warnemünde mußten vom Großherzogtum Mecklenburg und vom Königreich Dänemark auch neue Kapazitäten für die „schwimmende Brücke“ beschafft werden. Am 26. Juni 1886 wurde auch mit Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke eine neue Postdampferverbindung eingeweiht. Dazu mußten deutscherseits der Seekanal vertieft und unmittelbar neben dem Bahnhof ein Bassin als Anlegestelle für die jetzt neu eingesetzten Raddampfer angelegt werden.

Auf dänischer Seite wurde der Hafen Gedser mit dem entsprechenden Eisenbahnanschluß versehen. Zum Einsatz kamen die Raddampfer „Freya“ und später die „Edda“. Alle Schiffe hatten etwa gleiche Abmessungen. Sie besaßen eine Kapazität von 500 Passagieren. 1896 begannen Verhandlungen zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Dänemark, die auf eine Umwandlung der Postdampferverbindung in eine Trajektklinie hinführten. Unmittelbar nach Abschluß und Bestätigung des Protokolls begannen dann im Jahre 1900 die Bauarbeiten.

Folgende Arbeiten waren dafür in Warnemünde erforderlich: Es mußte ein neuer Seekanal von 1,1 km Länge 300 m ostwärts von der Warnowmündung durch die Landzunge, die den Breitling von der Ostsee trennt, gebaggert werden. Über den „Alten Strom“ wurde die Drehbrücke, die heutige Fußgängerbrücke zum neuen Bahnhof, errichtet. Dieser lag dadurch auf einer Insel, bis der „Alte Strom“ in Höhe des Zollamts zugeschüttet wurde. Das Empfangsgebäude des alten Bahnhofs wurde für eine 2gleisige Durchfahrt durchbrochen. Dieser „Tunnel“ steht noch heute unverändert, um die damals neue Anlegestelle zu erreichen. Er erlangte als ein seltenes Bauwerk auf Eisenbahnanlagen eine gewisse Berühmtheit. Der zügige Fortgang der Arbeiten ermöglichte die feierliche Eröffnung am 30. September 1903. Der fahr-

planmäßige Verkehr begann tags darauf, am 1. Oktober. Am Tage der Eröffnung legte um 10.30 Uhr im festlich geschmückten Hafen die „Friedrich Franz IV.“ zu ihrer ersten Fahrt ab. Aber, wie es damals üblich war, gehörten nicht etwa die Arbeiter zu den ersten Fahrgästen, sondern die „Hautevolee“. In Gedser wurden die Hochbauten erst später fertig.

Mit diesem Tage wurden die „Friedrich Franz IV.“, die „Mecklenburg“ und von dänischer Seite die „Prinzesse Alexandrine“ und „Prinz Christian“ in Dienst gestellt. Die deutschen Trajekte wurden von der Firma *Schichau*, Elbing (heute: Elbiąg, VRP), gebaut; die dänischen auf einer Werft in Helsingør.

Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich sprunghaft. Bereits nach 1 1/2 Jahren wurden die beiden Fährschiffe, die je ein Ladegleis besaßen, mit je zweien ausgerüstet. Die „Mecklenburg“ wurde 1906 beim ersten Umbau gleich auf 103 m verlängert. Die Arbeiten führte die *Neptunwerft* in Rostock aus. 1924 wurde das Schiff ein zweites Mal umgebaut, wobei es im wesentlichen eine neue Kesselanlage und moderne Decksaufbauten mit Passagiersalons für den Reiseverkehr erhielt.

1904 wurden 1137 Doppelfahrten registriert, 1905 weist die Statistik 135 000 beförderte Reisende und 264 000 t Fracht aus.

Die Reisezeit Berlin-Kopenhagen betrug 10 Stunden. Reisende, die sich die 1. und 2. Klasse leisten konnten, stiegen in Warnemünde nicht um, sondern nutzten die durchgehende Schlafwagenverbindung. Reisende der 3. Klasse hingegen mußten in der überwiegenden Mehrzahl umsteigen. Sie reisten unter Deck in einfachen Passagierkabinen, was natürlich mit gewissen Unannehmlichkeiten verbunden war. Schon damals wie heute gab es eine Tagesverbindung (D 11/12), heute der „Neptun-Expreß“. Die Verkehrsleistungen stiegen bis zum ersten Weltkrieg ständig weiter an; 1914 waren es 350 000 t Fracht, und 1915 wurden 450 000 t Güter trajektiert. Durch die Kriegsfolgen sank die Leistung 1918 auf den Tiefpunkt von 100 000 t ab. Nach dem Krieg und der Inflation erholte sich der nun staatlich durch die DR betriebene Fährverkehr recht schnell, es mußten sogar neue Kapazitäten geschaffen werden.

1922 wurde von Dänemark die „Prinzesse Alexandrine“ durch die neue „Danmark“ ersetzt. Die DRG modernisierte

Bild 1 Der Postdampfer „Großherzog Friedrich Franz“ an der Anlegestelle am Bf Warnemünde, 1886

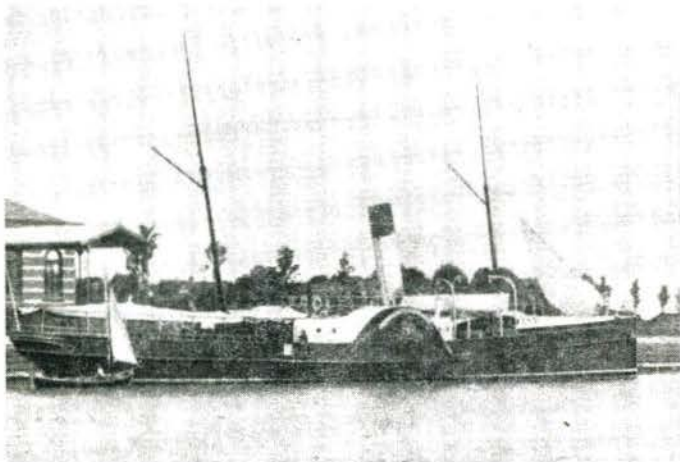


Bild 2 Das dänische Trajekt „Prinzess Alexandrine“ läuft in den Fährhafen Warnemünde ein.

