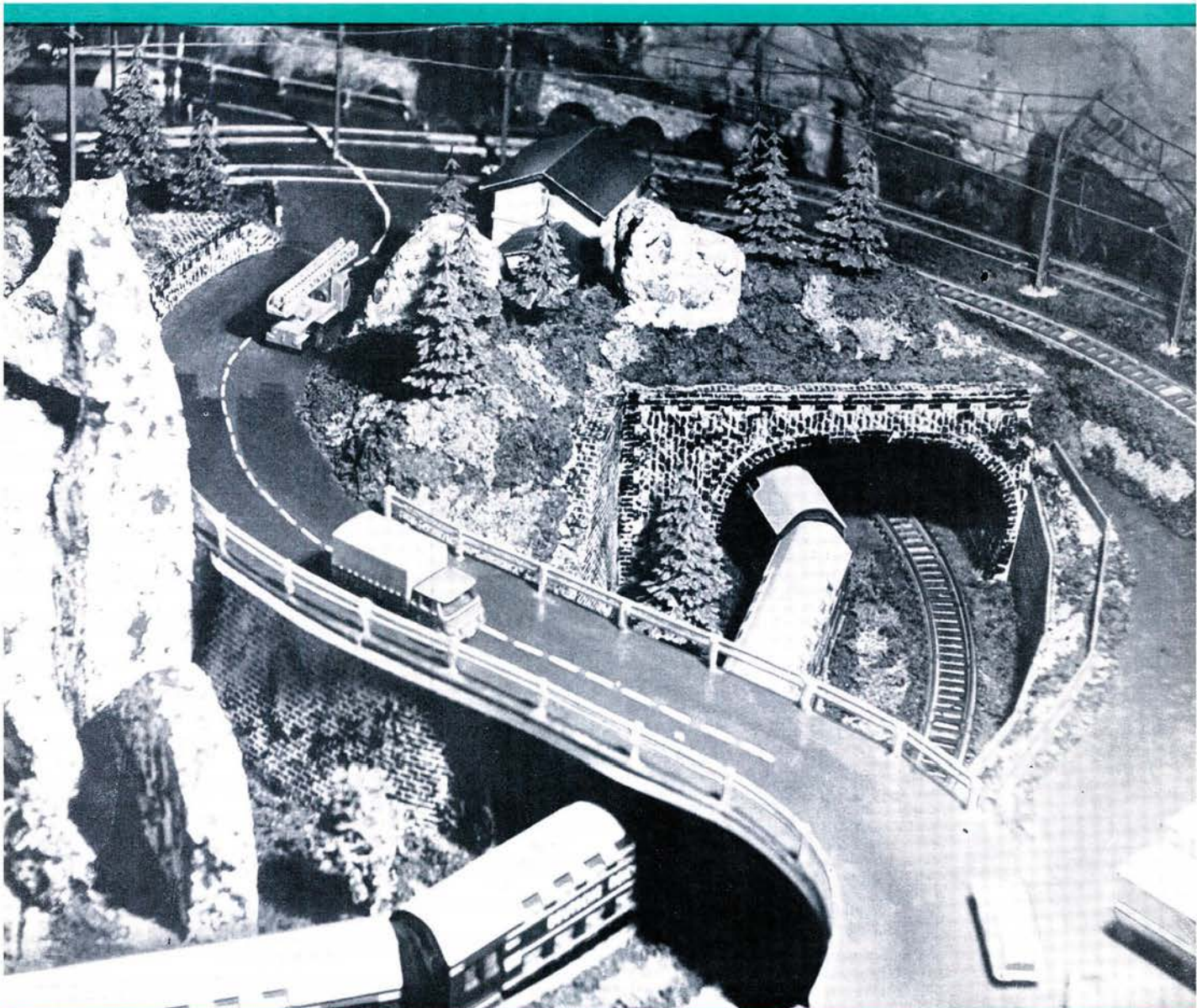
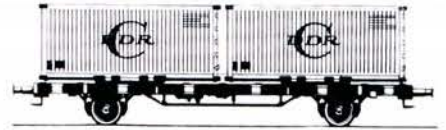


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



FEBRUAR

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

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

2/71

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

2

FEBRUAR 1971 · BERLIN · 20. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Dresden – Rb.-Rat Prüffingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfamt, Berlin – Rb.-Amtmann Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Reichsbahndirektion Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR:
Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41; Redaktion:
„Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing.

Klaus Gerlach (†); Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Horst König.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,- M. Sonderpreis für die DDR 3,- M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuszpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 33, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 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: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Seite

Vom 2. Verbandstag des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes der DDR 30

G. Fromm

Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf Biberach in Nenngröße H0 31

G. Köhler

In Erfurt entstand modernes Bahnbetriebswerk 35

M. Bieder

H0-Heimanlage 2,80 m × 1,50 m 37

P. Malossek

An der Oder-Neiße-Friedensgrenze 38

W. List, H. Kröger

Altmärkische Kleinbahnen – eine kleine Plauderei 39

K. Brust / H. Voigt

Dresden gestern – Dresden heute 46

Mitteilungen des DMV der DDR 53

Zinnfiguren und Modellbahnen-Eisenbahnen aus aller Welt 54

Musik für den Eisenbahnfreund 55

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 56

W. Kunert

Dieselhydraulische Lokomotive 102.1 der Deutschen Reichsbahn 57

Prof. Dr. sc. techn. H. Kurz

Dokumentationssystem für Modell-Lokomotiven und -Triebwagen 59

Wissen Sie schon? 62

H. Ulrich

H0-Heimanlage 3,5 m × 1,5 m 3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Michael Bieder (siehe hierzu auch die Seite 37) Foto: Michael Bieder

Rücktitelbild

Schmalspurbahnhof Niederschlag im Erzgebirge, kurz vor Weihnachten 1969 Foto (20. 12. 1969): Ingrid Migura, Berlin

Titelvignette

Auch die Firma Zeuke & Wegwerth KG ging nicht am Container-Trend vorbei. Unsere Titelvignette zeigt den Containertragwagen mit zwei 20-Fuß-Containern.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Ein schmerzlicher Verlust hat unseren Verlag und den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR getroffen. Tief erschüttert vernahmen wir am 4. Januar 1971 die Nachricht, daß unser Mitarbeiter, der Verantwortliche Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, das Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR,

Ing. KLAUS GERLACH

plötzlich und unerwartet verstorben ist.

Mit ihm verlieren wir einen pflichtbewußten, einsatzbereiten Genossen, der bis zu seiner letzten Stunde eng mit der Arbeiterklasse verbunden war und seinen Beruf hingebungsvoll ausübte.



Als Kind der Arbeiterklasse aufgewachsen, hatte Klaus Gerlach immer ein offenes Ohr für alle Fragen der gesellschaftlichen Entwicklung in der DDR. Ohne Aufforderung war er zur Stelle, wenn es galt, dringende Probleme zu lösen. Mit großem Ernst und hohem Pflichtbewußtsein setzte er sich für die Erfüllung verantwortlicher Funktionen im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR ein. Er war einer der Initiatoren einer den gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechenden Organisationsform der Modelleisenbahner in unserer Republik. Von Anbeginn leistete er als Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR als Vorsitzender der Kommission für Presse und Werbung eine ideenvolle, fruchtbare Arbeit.

Es entsprach seinem Wesen, ständig Verbindung zu den Mitgliedern des Verbandes zu suchen; auf vielen Reisen holte er sich bei zahlreichen Arbeitsgemeinschaften Anregungen für die eigene Tätigkeit als Verantwortlicher Redakteur des Verbandsorgans „Der Modelleisenbahner“.

Als Mitglied der Redaktionskommission auf dem Verbandstag in Schwarzburg nahm er noch vor wenigen Wochen Einfluß auf wichtige Fragen des Verbandslebens, die heute und für die kommenden Jahre Geltung haben. So wirkte er voll Optimismus und Freude, den Blick nach vorn gerichtet, bis zur letzten Stunde für die Sache der Modelleisenbahner.

Mit Lust und Liebe war Klaus Gerlach Modelleisenbahner. Mit gleicher Leidenschaft widmete er sich auch allen Entwicklungsfragen des Eisenbahnwesens in der DDR. Im Jahre 1953 war er einer der ersten Fachingenieure der Deutschen Reichsbahn, die, bei der „Fahrt frei“ beginnend, sich dem schönen und verantwortungsvollen Beruf des Journalisten verschrieben. Nicht mehr zu zählen sind die vielen Beiträge, die seither aus seiner Feder kamen oder von ihm bearbeitet worden sind.

Besonders als Verantwortlicher Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ erwarb sich Klaus Gerlach große Verdienste. Aber auch als Autor vieler Modelleisenbahn-Fachbücher hat er sich für bleibende Zeiten Anerkennung und Achtung verschafft.

Klaus Gerlach hat bis zum letzten Tag seines Lebens gewissenhaft seine Pflicht erfüllt. In seinem Sinne weiter zu wirken für das große Ziel des Sozialismus, sei unser Versprechen, das wir ihm als letzten Gruß geben.

*

Allen Genossen und Freunden, die unserem Genossen Ing. Klaus Gerlach das letzte Geleit gaben, möchten wir auf diesem Wege unseren tiefempfundenen Dank sagen. Ebenso herzlich danken wir allen, die durch Kranz- und Blumenspenden oder in anderer Form ihre Teilnahme bezeugten.

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Vom 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Dr. ERHARD THIELE,
Präsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Wir schreiben den 18. Dezember 1970. Gegen 22 Uhr rollt gemächlich ein Sonderzug der Deutschen Reichsbahn in den stillen, ein wenig verträumten Bahnhof Schwarzburg im Thüringer Wald ein. Er brachte die über hundert Delegierten und Gäste zum 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR von Saalfeld her, nachdem sie sich aus allen Teilen der Republik kommend dort getroffen hatten.

Pünktlich um 8 Uhr begann am 19. Dezember 1970 die Tagung. Zunächst wählten die 102 Delegierten ein Arbeitspräsidium, das sich aus folgenden Herren zusammensetzte: Präsident Dr. Erhard Thiele, Vizepräsidenten Günter Mai und Prof. Dr.-Ing. Harald Kurz, Generalsekretär Helmut Reinert, Dr. Heinz Schmidt sowie Dipl.-Ing. Ferenc Szegö vom Ungarischen Modellbahnverband und Karel Reischl vom Verband der CSSR-Modelleisenbahner.

Zu Beginn wurden alle DMV-Mitglieder geehrt, die in der verflossenen Legislaturperiode verstarben, darunter auch der erste Präsident des DMV, Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Helmut Scholz. Generalsekretär Helmut Reinert fungierte im Auftrag des Präsidiums als Versammlungsleiter. Nach Erledigung der üblichen Formalitäten erteilte er dem bisherigen Präsidenten, Dr. Erhard Thiele, das Wort zum Rechenschaftsbericht des Präsidiums des Verbands.

Der Redner begann seine Ausführungen mit einem Dank an den bisherigen Minister für Verkehrswesen der DDR, Dr. Erwin Kramer. Er würdigte noch einmal die Verdienste und das große Verständnis, das Dr. Kramer jederzeit für die Belange des DMV entgegengebracht hat. Mit dem Glückwunsch an den neuen Minister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Otto Arndt, verband Dr. Thiele den Wunsch, daß die Unterstützung des DMV auch unter dessen Leitung so gut bleiben möge.

Im Rechenschaftsbericht nahm die Arbeit und die Entwicklung des DMV in den letzten vier Jahren einen breiten Raum ein. Mit Stolz berichtete der Präsident, daß sich der DMV immer mehr aus einer losen Verbindung Gleichgesinnter zu einer gesellschaftlichen Kraft entwickelt hat, die einen festen Platz in unserer sozialistischen Menschengemeinschaft einnimmt. Im Berichtszeitraum konnte die Zahl der Arbeitsgemeinschaften von 119 auf 195 erhöht werden, während der Mitgliederstand von 2050 auf 2900 stieg. Die Tätigkeit des Präsidiums war gekennzeichnet durch eine zielgerichtete und aktive Mitarbeit aller Präsidiumsmitglieder. Grundsatzrichtlinien schufen Voraussetzungen für eine einheitliche Ausrichtung der Arbeit der AG, des Präsidiums und seiner Kommissionen, die

sämtlich auf besondere Schwerpunkte orientiert waren. Besonders sorgfältig befaßte sich jederzeit das Präsidium mit den Belangen der Jugendarbeit. So blieben denn auch die Erfolge gerade auf diesem wichtigen Gebiet nicht aus: Die Meisterschaften Junger Eisenbahner, alljährlich veranstaltet, wurden auf ein beachtliches Niveau gebracht, die Betreuung der Pionier- und FDJ-Arbeitsgemeinschaften sowie der Pioniereisenbahnen erfolgte regelmäßig. Jedoch muß auch kritisch erkannt werden, daß noch lange nicht alle AG die Jugendarbeit zum festen Bestandteil ihrer Arbeit gemacht haben. An die Stelle der Leistungsvergleiche in Prüfungsform soll künftig der organisierte Erfahrungsaustausch in Form der Bezirks- und DDR-Treffen „Junger Spezialisten“ treten.

Auch auf die Wettbewerbsarbeit legte das Präsidium in den letzten vier Jahren einen großen Wert. Das bezeugen u. a. die Wettbewerbe anlässlich des 20. Jahrestags der DDR, des 100. Geburtstags Lenins und zu Ehren des 2. Verbandstags. Auch im internationalen Maßstab konnte der DMV immer wieder einen hervorragenden Platz einnehmen, was allein die Anzahl der jährlich errungenen Preise beweist.

Die Arbeit der Technischen Kommission fand ebenfalls eine internationale Anerkennung. Das kommt z. B. darin zum Ausdruck, daß ihr Vorsitzender, Vizepräsident Prof. Dr.-Ing. Kurz, auf dem letzten MOROP-Kongreß zum Leiter des Technischen Ausschusses des Modellbahn-Verbands Europa gewählt wurde. Im Vordergrund der Arbeit dieser Kommission des DMV steht künftig die Schaffung einer umfassenden technischen Dokumentation. Außerdem sollten Empfehlungen zum Bau von Gemeinschaftsanlagen sowie eine Information über Baupläne auf dem Arbeitsprogramm der Technischen Kommission des DMV stehen.

Ferner befaßte sich der Rechenschaftsbericht des Präsidiums besonders intensiv mit Fragen der Mitgliederwerbung und der Öffentlichkeitsarbeit. Jede einzelne Leitung in jeder Ebene muß mehr als bisher über ihre Arbeit in den Massenkommunikationsmitteln berichten, um weitere Interessenten für die Verbandsarbeit zu gewinnen. Auch verbandsintern muß in dieser Hinsicht etwas mehr getan werden, deshalb soll künftig quartalsweise eine Information aller AG über die Arbeit des Präsidiums, der BV und die wichtigsten Verbandsprobleme erfolgen.

Dem neuen Präsidium wird empfohlen, für die Betreuung der zahlreichen Eisenbahnfreunde eine besondere Kommission zu schaffen, die an die ersten Erfolge der BV Berlin, Cottbus und Dresden anknüpfen sollte.

(Fortsetzung auf Seite 53)

Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf Biberau in Nenngröße H0

Selbst wenn man dienstlich oft mit der Eisenbahn fährt, und sei es ...zig mal auf derselben Strecke, kann man immer wieder Neues entdecken. So erging es auch mir, als ich kürzlich an einem schönen Herbsttag auf einer Eisenbahnfahrt dieses hübsche, „romantische“ Empfangsgebäude „entdeckte“. Es erschien mir recht geeignet, einen kleinen Bahnhof auf einer Modellbahnanlage mit Mittelgebirgscharakter — ein immer wieder beliebtes Thema — zu zieren. So setzte ich mich ans Reißbrett und entwarf diesen Bauplan, der hoffentlich auch wieder viel Liebhaber finden wird.

Das Vorbild dieses Modells wurde 1905 als landschaftsgebundener Fachwerkbau errichtet. Das Erdgeschoß wurde als Ziegelrohbau hergestellt, Sockel- und Rampenmauerwerk aus grauem Werkstein. Das steile Ziegeldach hat großen Überstand und wurde an den Orten mit reich verzierten Windbrettern abgeschlossen. Auch die sichtbaren Balkenköpfe der Erdgeschoßdecke zeigen entsprechend des damaligen Zeitgeschmackes reiche Verzierungen. Die dunkelbraunen Fachwerkhölzer mit den hellgelb gestrichenen Putzflächen bilden einen guten Kontrast zu dem rotbraunen Ziegelmauerwerk. Türen, Dachuntersichten und Windbretter wurden in helleren graubraunen Tönen gehalten. Die Dachrinnen und Fallrohre erhielten hellgrünen, die Fenster weißen Anstrich. Grüne Blumenkästen, mit roten Geranien bepflanzt, setzen farbige Akzente. Aus den Grundrissen ist die Raumaufteilung ersichtlich, die von dem Originalbauplan übernommen wurde. Im Erdgeschoß befinden sich die Diensträume und Warteräume, im Ober- und Dachgeschoß wurde eine Wohnung eingerichtet.

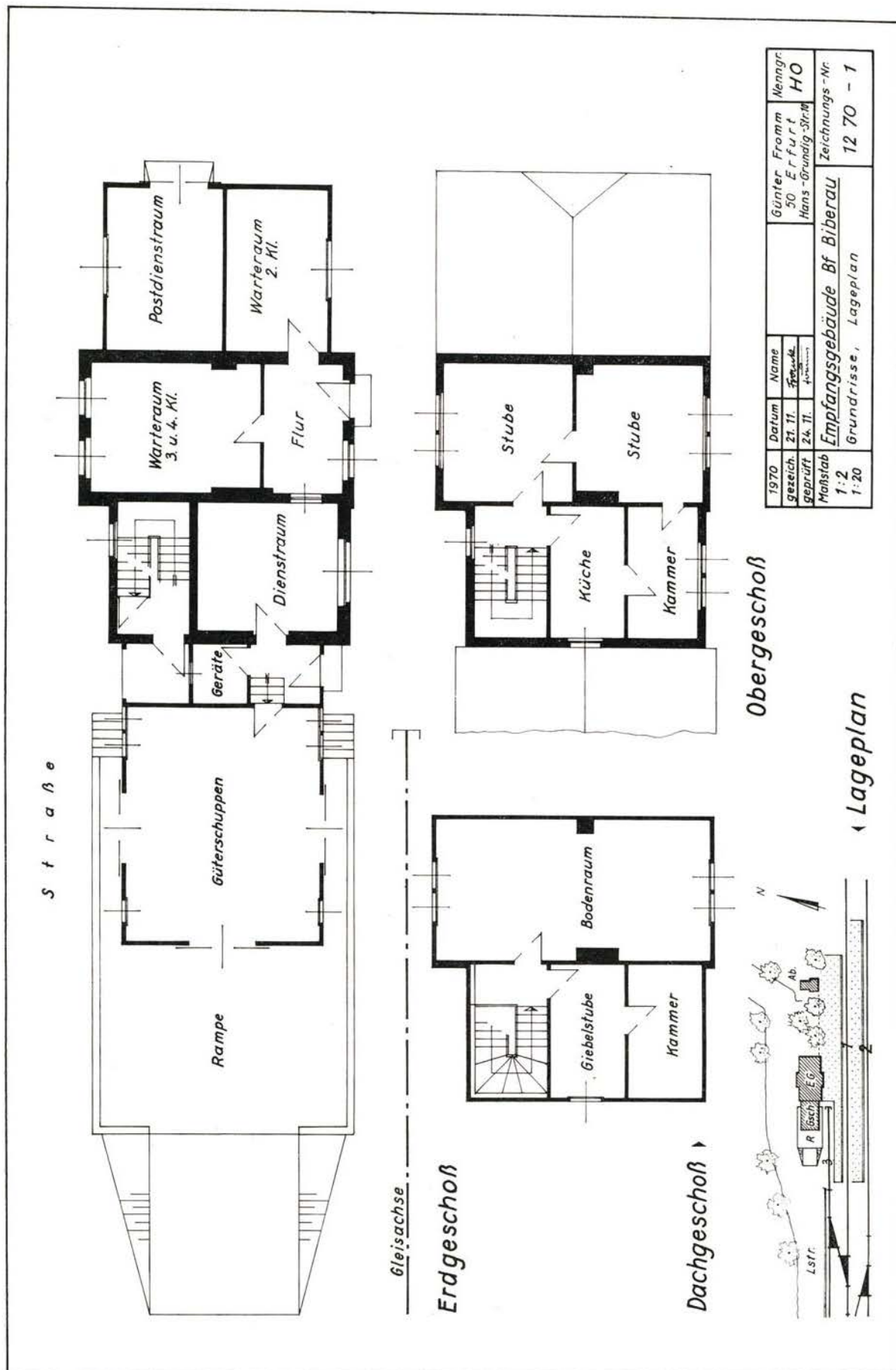
Diese Beschreibung des Vorbildes soll genügen, um in Verbindung mit den Zeichnungen vor dem „geistigen Auge“ des Bastlers das Modell entstehen zu lassen.

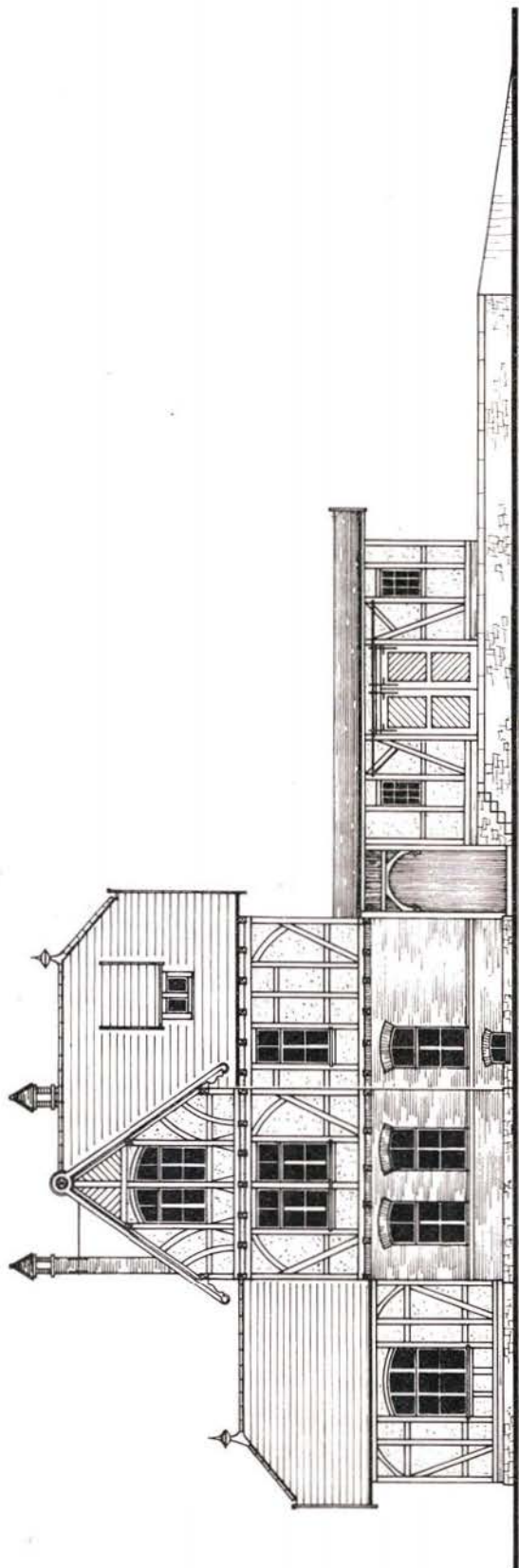
Abschließend noch einige Hinweise zur Herstellung des Modells. Es wird in der schon mehrfach von mir beschriebenen Gemischtbauweise gefertigt. Ungeübten Bastlern sei die grundlegende Baubeschreibung des Empfangsgebäudes Bf Unterbimbach aus meinem Buch „Bauten auf Modellbahnanlagen“ — erschienen im TRANSPRESS-Verlag — empfohlen.

Die Wände können in der im Grundriß bezeichneten Dicke — gemäß der Originalzeichnungen — oder aber vereinfacht aus 2 mm dickem Sperrholz hergestellt werden. Dabei ist aber das an den Giebeln überstehende Dachgeschoß zu beachten. Fensterrahmen, Türen und Tore werden aus Zeichenkarton geschnitten, hinter die Wandöffnungen geleimt und mit Cellon verglast. Die Schiebetore setzen wir von außen auf die Wände. Das Fachwerk wird im ganzen aus starkem, glattem Papier ausgeschnitten und auf die Wände geklebt. Für die Ziegelmauerflächen kann entsprechend bedrucktes Papier Verwendung finden, aber auch geprägte Plastiktafeln. Im letzten Fall ist dies bei der Wanddicke zu berücksichtigen. Die Mauerwerksflächen können aber auch gemalt und die Fugen eingeritzt werden. Die Dachflächen sind aus Pappe oder Sperrholz von 1 mm Dicke herzustellen und mit verschiedenfarbigen Furnierstreifen oder Papierstreifen zu bekleben. Es können aber auch hierfür geprägte Plastiktafeln Verwendung finden. Das Teerpappdach des Güterschuppens ist schwarz zu streichen. Der Anstrich erfolgt mit Tempera- oder Goucheffarben entsprechend der Farbgebung des Vorbildes. Farbige Blumen beleben das Modell genauso wie das übliche „schmückende Beiwerk“, zum Beispiel Plakate, Uhren, Briefkästen oder Hinweisschilder.

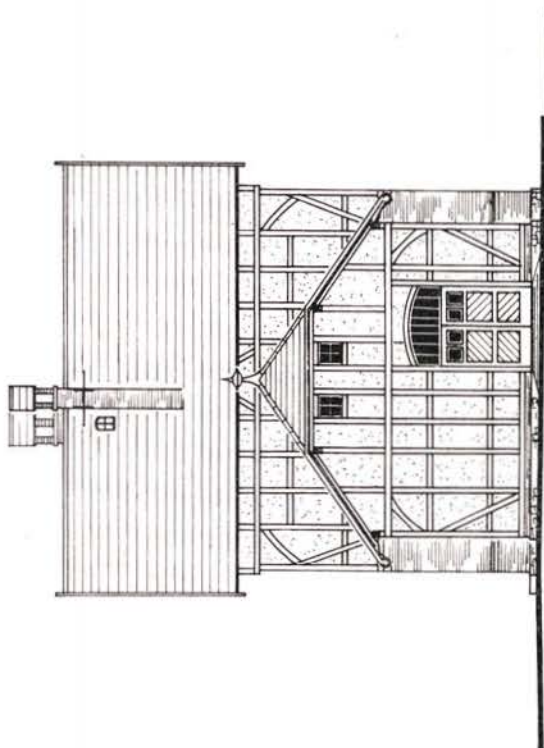
Die Maße für ein H0-Modell werden von der Zeichnung abgegriffen und verdoppelt. Für ein N-Modell können sie den Zeichnungen direkt entnommen werden, da die Maßstababweichungen nur unbedeutend sind. Komplizierte Umrechnungen können so entfallen. Bei einem N-Modell verwenden wir gleiche Materialien, allerdings nur mit halber Dicke. Bei Fenstern versuchte ich mit Erfolg folgende Methode: Cellon glatt hinter die Fensteröffnungen kleben, Lage der Fensterkreuze und -sprossen auf der Rückseite der Wand andeuten und danach mit feinem Pinsel und Temperafarbe ebenso wie die Fensterrahmen von hinten auf die Cellonscheiben malen. Mit einigem Geschick kann man so die für den kleinen Maßstab notwendige filigrane Wirkung erzielen.

Viel Freude beim Nachbau!



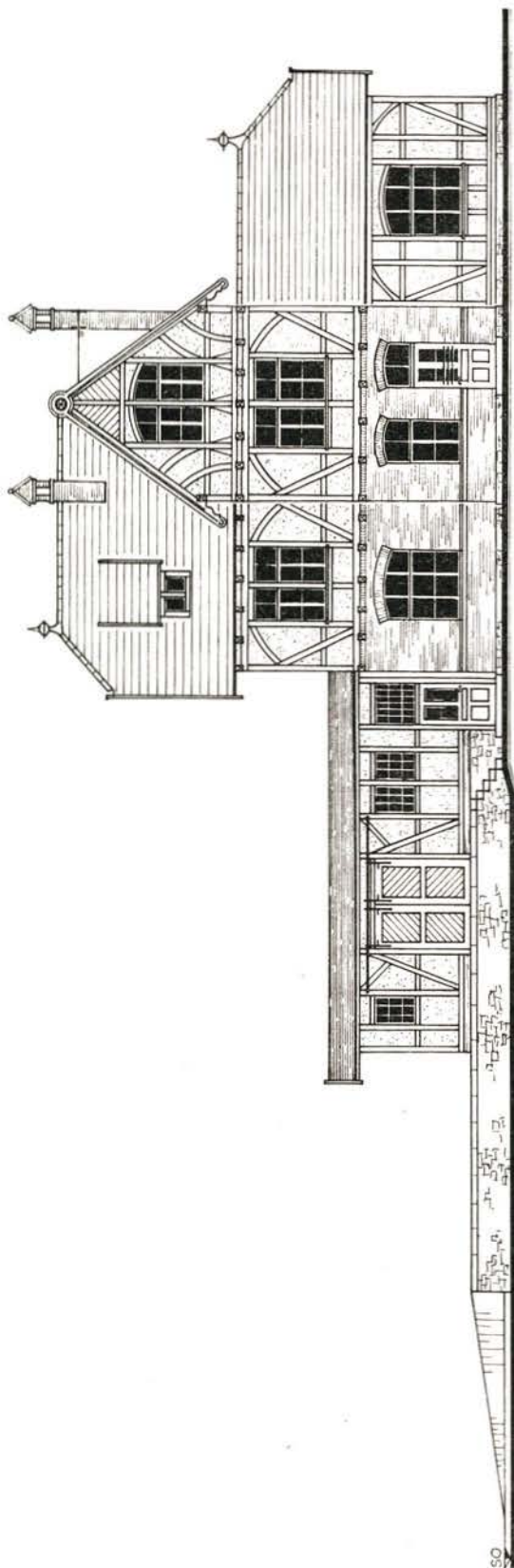


Ansicht von Norden

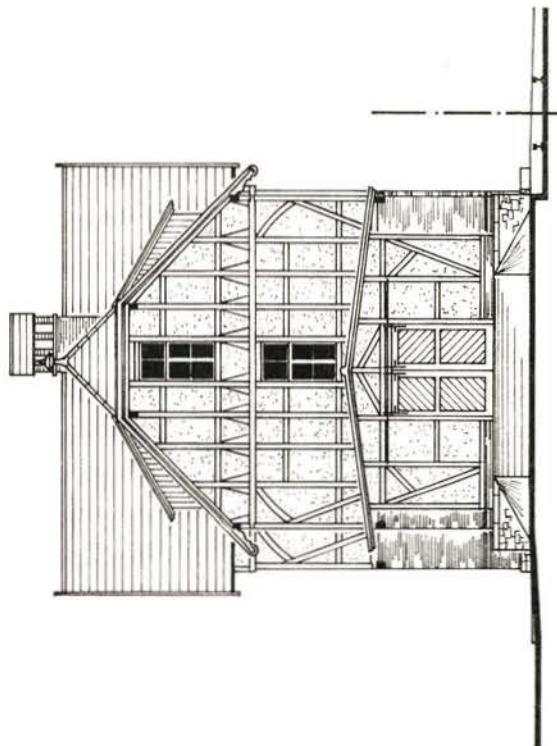


Ansicht von Osten

1970	Datum	Name	Günter Fromm	Nenngr
gezeichnet	26.11.	Frank	30. Erfurt	HO
geprüft	28.11.	Frank	Hans-Grundig-Str. 10	
Maßstab	Empfangsgebäude Bf Biberau			
1:2	Ansichten von Norden u. Osten			
				Zeichnungs-Nr.
				12 70 - 2



Ansicht von Süden



Ansicht von Westen

1970	Datum	Name	Günter Fromm	Nenngr.
gezeichnet	30.11.	Fr. v. d. B.	50 Erfurt	HO
geprüft	2.12.	Fr. v. d. B.	Hans-Grundig-St.	
Maßstab	Empfangsgebäude Bf. Biberau			Zeichnungs-Nr.
1:2	Ansichten von Süden u. Westen			12 70 - 3

1 Stromabnehmerbühne, 2 Vierspindelachssenne, 3 Arbeitsgrube, 4 und 5 Laufkräne, 6 Lagerfläche für Großtauschteile, 7 Materiallager, 8 Prüfraum für Einspritzdüsen, 9 Prüfraum für Einspritzpumpen, 10 Elektrowerkstatt, 11 Schlosserei, 12 Vierspindelachssenne, 14 Drehböcke für Dieselmotor, 15 Werkzeugausgabe, 16 Batterieraum, 17 mechanische Werkstatt, 18 Schweißerei, Schmiede, Klempnerei, 19 Aufarbeitungsraum für Kühlelemente, 20 Tischlerei, 21 und 22 Hubstände, 23 Arbeitsgrube, 24 Ölwechselstände, 25 Unterflur-Radsatzdrehmaschine, 26 TA-Werkstatt, 27 Ausblase- und Auftaustand, 28 vorgesehene Triebfahrzeugreinigungsanlage, 30 Putzstand, 31 Schiebe- bühne mit vorgesehener Tiefgrube, 33 und 34 Werkstätten

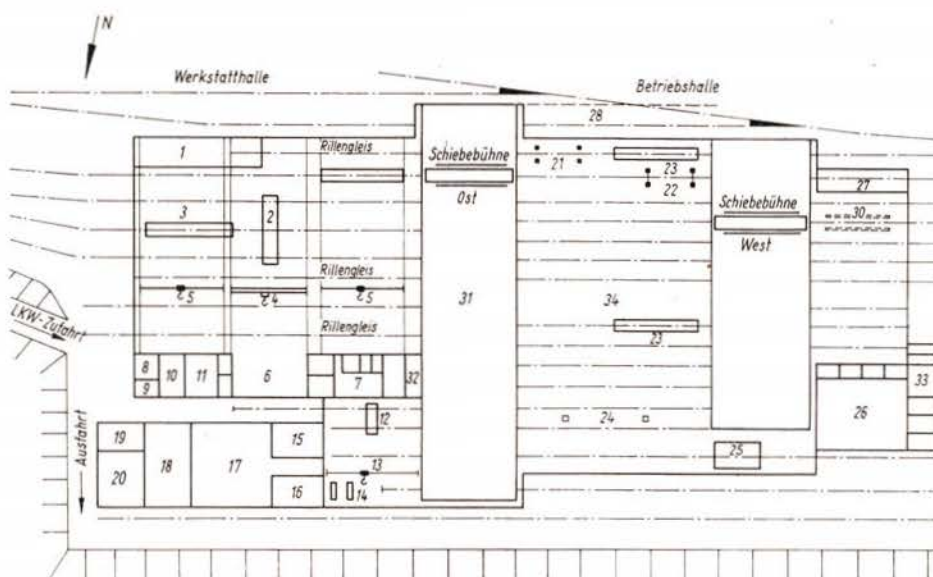


Bild 1 Aufbau und Ausrüstung der Triebfahrzeughalle des Bw Erfurt (Endzustand)

Ing. GOTTFRIED KÖHLER

In Erfurt entstand modernes Bahnbetriebswerk

Mit dem Einsatz der modernen Traktionsmittel ergeben sich für die Beschäftigten in den Bahnbetriebswerken neue, und damit andere Aufgaben. Wurden und werden die Dampflokomotiven in kurzen Abständen wegen der Restaurierungsarbeiten (u. a. Bekohlen, Entschlacken) auf das Werkgelände geholt, erfordern die Restaurierung und viele Wartungsarbeiten an Diesellokomotiven und elektrischen Triebfahrzeugen nur noch bedingt den Aufenthalt im Bahnbetriebswerk. Die Fristarbeiten und damit die Fristenfolge ergeben sich bei den Dieseltriebfahrzeugen aus der Zahl der Motorlaufstunden, der kleinste Planunterhaltungsabschnitt PV 1 hat eine Fälligkeit nach 175 Motorlaufstunden. Hierbei werden nur Arbeiten mit geringem Aufwand betrieben, und

zwar die Batteriewartung, das Schmieren der Gelenkwellen und das Nachstellen der Bremse je nach Bedarf. Der weitere Rhythmus für dieselhydraulisch angetriebene Fahrzeuge ergibt sich dann aus der arithmetischen Reihe, das heißt, in Abständen von 175 Motorlaufstunden sind die jeweiligen Planunterhaltungsabschnitte gegliedert.

Die Fristenfolge bei den Triebfahrzeugen mit diesel-elektrischer Kraftübertragung ist insofern anders, da hier die kilometrische Laufleistung zugrunde gelegt wird und die Fristenfolge der Unterhaltungsstufe geringen Umfangs (PV 1) mit 5 000 km festliegt.

Das lange Ausbleiben der Triebfahrzeuge aus den Werkstätten hat zur Folge, daß die Unterhaltungskapazität



Bild 2 Neugebautes Kultur- und Sozialgebäude, im Hintergrund die Restaurierungsanlagen



Bild 3 Blick von der Stromabnehmerbühne in die Werkstatt-halle

Bild 4 Die Ausfahrgleise vor der Werkstatt-halle



zitäten anders gegliedert sein müssen und auch entsprechend konzentrierter bereitgehalten werden können.

Im Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt wird diese Tatsache bereits praktiziert. Hier wurde auf dem Gelände des ehemaligen Güterzuglokomotiv-Bw Erfurt G eine moderne Unterhaltungsdienststelle geschaffen, mit der Maßgabe, die Aufgaben der Bw Erfurt P, Weimar und Arnstadt mit zu übernehmen sowie für bestimmte Triebfahrzeug-Instandhaltungsarbeiten für den gesamten Direktionsbezirk Erfurt zuständig zu sein. Im wesentlichen ist der Umbau und die Rekonstruktion dieser Dienststelle im Vorjahr zum Abschluß gekommen (Bild 1). Eine Investitionssumme von etwa 25 Millionen Mark wurden dafür zur Verfügung gestellt.

Dieses Bahnbetriebswerk Erfurt mit Erhaltungsteil ist nach seiner Rekonstruktion kaum noch wiederzuerkennen. Neue und moderne Gebäude entstanden (Bild 2), die technischen Anlagen und Maschinen sind auf den neuesten Stand gebracht worden und eine hochproduktive Unterflur-Radsatzdrehmaschine wurde installiert. Es entstand eine 4 200 m² große Werkstatt-halle mit modernen Krananlagen, Nebenwerkstätten und Lagerräumen.

Das Bw Erfurt ist durch seine Gliederung als dreiteilige Teleskop-Rechteckhalle charakterisiert. Die Betriebshalle und die Werkstatt-halle als die Hauptabteilungen sind über eine Schiebebühne miteinander verbunden. In der Betriebshalle selbst können die Triebfahrzeuge über eine weitere Schiebebühne umgesetzt werden. An beiden Stirnseiten der Hallen befinden sich Ausfahrgleise, was für eine störungsfreie Zuführung zu den Arbeitsgleisen technologisch besonders vorteilhaft ist.

Die Betriebshalle dient zur Ausführung der Zwischen-reparaturen sowie der technischen Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten. Außerdem werden in dem Mittelteil die Planunterhaltungsarbeiten bei Diesel- und Elloks ausgeführt. In dieser Halle befindet sich auch die Unterflur-Radsatzdrehmaschine, zu der ein direktes Gleis von außen führt. Fünf weitere Einfahrgleise verlaufen zur Betriebshalle. Sie sind an eine Drehscheibe angeschlossen und führen von dort zu den Behandlungsanlagen, wie Tank- und Besandungsanlage.

Die Werkstatt-halle (Bild 3), überwiegend neu erbaut, verfügt über 18 Ausbesserungsstände, die alle von Laufkränen überspannt sind. Im Mittelteil der Halle wurde die Achssenke installiert. Am südlichen Werkstatt-Teil wurden die Nebenwerkstätten, wie Kühlerwerkstatt, Elektrowerkstatt, Batterieraum und die Prüfräume für Einspritzpumpen und -düsen untergebracht. Hier befindet sich des weiteren das großflächige zweistöckige Materiallager. Das Großtauschteillager ist mit einem 12,5 Mp Laufkran ausgestattet und auf einer Fläche von 180 m² eingerichtet worden.

Die Werkstatt-halle hat vier Ausfahrgleise; die Zufahrt der Triebfahrzeuge erfolgt von einem Gleis über die Schiebebühne. Auf den vor der Werkstatt-halle befindlichen Gleisen (Bild 4) sind die Probeläufe der Triebfahrzeuge vorgesehen. Auch können hier kleinere Nacharbeiten ausgeführt werden.

Bei Zuführung der Triebfahrzeuge in das Bw Erfurt sind stets folgende Abschnitte zu durchlaufen: Das Triebfahrzeug wird abgerüstet und das Öl abgelassen sowie die Betriebsstoffe entleert, danach Tausch der Radsätze bzw. der Drehgestelle oder Umrißbearbeitung, es folgen Aggregatetausch und die notwendigen Planarbeiten, worauf dann das Auffüllen mit Betriebsstoffen und das Aufrüsten des Triebfahrzeugs vorgenommen wird. Angestrebt wird unter Berücksichtigung der Mustertechnologie die Anwendung der Netzplantechnik, das heißt, die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Werkstattkapazitäten ist damit modelliert.