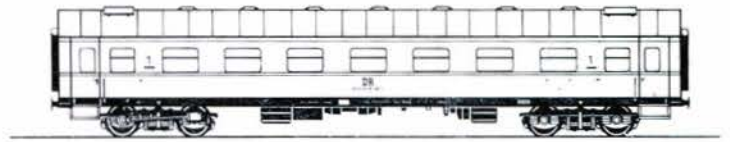


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

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

OKTOBER

10/74

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1974 · Berlin · 23. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Günter Mai	
25 Jahre DDR – Grundlage unserer Erfolge	285
Helmut Kohlberger	
3. Verbandstag des DMV erfolgreich verlaufen	286
Helmut Kohlberger	
25 Jahre DDR – 25 Jahre DDR-Modellbahnindustrie	288
Wolfgang Kunert	
Mit 9600 PS auf hoher See	289
Bernhard Herbst	
Ordnung in der Anlagenverdrahtung	290
Die AG Crottendorf des DMV stellt ihre zweite Gemeinschaftsanlage vor	292
Einer von vielen	294
Wolfgang Bahnert	
Bauanleitung für die elektrische Güterzuglokomotive der BR 250 der DR, Nenngröße H0	295
Gottfried Köhler	
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Elektrische Lokomotive BR 250 der DR	299
Georg Kerber	
Brücken auf Modellbahnanlagen (Teil 2)	301
Hansjürgen Bönicke	
Aus der Geschichte der Eisenbahn (5)	
Von den Anfängen des Signalwesens	306
Streckenbegehung: EI-Signale	309
Wissen Sie schon?	310
Lokfoto des Monats:	
Neuentwickelte elektrische Güterzuglokomotive der DR, BR 250	311
Lokbildarchiv:	
Elektrische Güterzuglokomotive der BR 250 der DR	312
Heinz Lehmann	
Neue Bauteile für H0-Anlagen	313
Der Kontakt	315
Peter Glanert	
Nachtrag und Berichtigung zur Artikelfolge „Die ersten elektrischen Fern- triebwagen der DR“	316
Mitteilungen des DMV	317
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Nach dem unseligen Hitlerkrieg lag auch das Eisenbahnwesen in unserem Lande völlig am Boden. In den 25 Jahren des Bestehens der DDR wurde viel getan, um die Anlagen und Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn zunächst wieder aufzubauen und zu rekonstruieren. In immer größerem Maße kamen dann aber auch auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens Neubau-Fahrzeuge und -anlagen zum Einsatz.

Kaum ein anderes Foto kann das besser dokumentieren als unser heutiges Titelbild. Es zeigt einen Schnellzug, gebildet aus modernen Wagen des Typs Y, gefördert von einer Diesellokomotive der BR 118, bei der Einfahrt in den Bf Potsdam Hbf. Hinten rechts erkennt man die berühmte Brücke über den Templiner See, und schließlich sichern neuzeitliche Lichtsignale die Fahrstraßen.

Alles, was auf diesem Bild von der Eisenbahn zu sehen ist, entstand neu unter unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht.

Foto: Ingrid Migura, Berlin

Titelvignette

Im Gegensatz zu den vierachsigen Rekowagen wurden in der Reihe der Modernisierungswagen der DR auch A-Wagen (1. Kl.) gebaut. Auch im Modell brachte der VEB K PIKO dieses Fahrzeug in H0 heraus.

Rücktitelbild

Blick in den Führerstand einer modernen Ellok der DR (BR 250)

Foto: DEWAG-Werbung, Berlin

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
Jochim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Evelin Funk
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 20 41 / 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-
nuscripte 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 Berlin
52, Eichborndamm 141–167, der örtliche
Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen
von Sojuspechatj bzw. Postämter und
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos,
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb,
Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava,
Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 45,
Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135,
Bukarest. Ungarn: Kultúra, P.O.B. 146,
Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für
den Export und Import von Druckerzeugnissen
Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong
Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore
Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher
Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der
BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR,
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.



25 Jahre DDR — Grundlage unserer Erfolge

In diesen Tagen begehen die Bürger der Deutschen Demokratischen Republik den 25. Jahrestag ihres Staates. So, wie ein Geburtstag im persönlichen Leben eines jeden Menschen ein Anlaß ist, Rückschau zu halten und sich selbst Rechenschaft über den Verlauf eines Zeitabschnittes zu geben und neue Ziele zu stellen, so betrachten wir analog auch den Geburtstag unseres Staates.

Viele von uns, die wir heute in unserem Verband organisiert sind, haben selbst bewußt und aktiv am Aufbau unserer sozialistischen Heimat von der ersten Stunde an mitgearbeitet sowie in einsatzfreudiger ehrenamtlicher Tätigkeit nützliche gesellschaftliche Arbeit in unserem Verband geleistet.

So liegt es demnach auch gar nicht so fern, wenn wir uns aus diesem Anlaß fragen: Was hat sich in diesen 25 Jahren auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens getan?

Nach dem Kriege hatten sich vor allem im sächsisch-thüringischen Raum einige Gemeinschaften zusammengefunden, die sich mit dem Bau und Betrieb von Modellbahnanlagen befaßten.

Es war durch das großzügige Verständnis der staatlichen Stellen dann bereits vier Jahre nach Gründung der Republik möglich, eine Monatszeitschrift für die Modelleisenbahner herauszugeben, nämlich unser heutiges Verbandsorgan „Der Modelleisenbahner“. Durch diese Fachzeitschrift wurden die vielen über das ganze Gebiet der DDR verteilten Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu einer großen Interessengemeinschaft zusammengefaßt.

Aus ihren Reihen wuchs immer mehr der verständliche Wunsch nach Bildung eines eigenen Verbandes.

Im Jahre 1962 war es dann so weit, und unser Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR wurde aus der Taufe gehoben.

Vom ersten Tage seines Bestehens an erhielt der DMV volle Unterstützung aller staatlichen und gesellschaftlichen Organe unserer Republik. So konnte sich unser Verband von 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern in den vergangenen 12 Jahren auf 225 Arbeitsgemeinschaften mit 4250 Mitgliedern entwickeln. Es ist uns daher ein echtes Herzenbedürfnis, unserem Staat anläßlich seines 25. Geburtstages herzlich zu danken. Der Dank gilt vor allem auch der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, die allezeit für die Belange des DMV ein offenes Ohr hatte.

Der vor kurzem stattgefundene 3. Verbandstag und die in seiner Vorbereitung durchgeführten Bezirksdelegiertenkonferenz zeigten eindeutig die große Verbundenheit unserer Mitglieder mit dem ersten Arbeiter- und Bauern-Staat auf deutschem Boden. Die Rechenschaftsberichte und Diskussionsbeiträge, die während dieser Tagungen gehalten wurden, drückten klar und deutlich das Anliegen unseres Verbandes aus, unseren kulturpolitischen Beitrag beim Aufbau der entwickelten sozialistischen Gesellschaft und zur Verwirklichung der Hauptaufgabe des VIII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands zu leisten. Dafür sprechen unzählige Beispiele. So kommen sehr viele Schüler und Jugendliche über den Weg des DMV mit der Eisenbahn in Kontakt und finden später ihren Beruf im Verkehrswesen.

Auch die alljährlich vom Verband veranstalteten „Treffen junger Eisenbahner“ haben bei der polytechnischen Bildung und Erziehung unserer Jugend eine hervorragende Bedeutung.

Der 3. Verbandstag brachte weiterhin zum Ausdruck, daß die Arbeit der Mitglieder in ständig steigendem Maße in die gesamtgesellschaftlichen Probleme integriert wird. Auch dafür zeugen viele Beispiele, wie Ausstellungen, Veranstaltungen der Eisenbahnfreunde usw., die in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen der Nationalen Front zu Höhepunkten im gesellschaftlichen Leben stattfinden. Besonders hervorzuheben ist ferner die aktive Mithilfe der DMV-Mitglieder bei der Lösung ökonomischer Fragen, so zum Beispiel durch Modellprojektierung von geplanten Anlagen der DR, durch Arbeitseinsätze im Verkehrswesen u. a. m.

Die Brechung der diplomatischen Blockade der DDR schuf auch für unseren Verband die Voraussetzung, international noch wirksamer aufzutreten.

Die Mitarbeit bei den jährlichen internationalen Modellbahn-Wettbewerben, unsere Aufnahme in den MOROP und die hier im Leitenden und Technischen Ausschuß geleistete konstruktive Mitarbeit machten unseren Verband international zu einem angesehenen Partner. Das Leistungsvermögen des DMV bewies eindrucksvoll auch ganz besonders der MOROP-Kongreß im Jahre 1971 in Dresden.

Eine jahrelange Freundschaft mit sowjetischen Modelleisenbahnern und den Verbänden der anderen sozialistischen Länder, vor allem der CSSR, der Ungarischen Volksrepublik und der Volksrepublik Polen, führte zu einer fruchtbringenden Zusammenarbeit.

Die fleißige Tätigkeit unserer Mitglieder, die sie anläßlich der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in Berlin bewiesen, sowie die vielfältigen Solidaritätsaktionen mit den um ihre Freiheit kämpfenden unterdrückten Völkern zeigen, daß unser Verband fest in die sozialistische Gesellschaft eingebettet ist. Das ist der wesentliche Quell unserer Erfolge. Damit stärken sie unsere sozialistische Staatsmacht und deren Friedenspolitik.

Unsere Mitglieder bewiesen durch hervorragende Leistungen an ihren Arbeitsplätzen tagtäglich ihr bewußtes Engagement für unsere gute sozialistische Sache.

Daraus wächst immer mehr die Erkenntnis, daß sozialistische Persönlichkeitsentwicklung und sinnvolle Freizeitgestaltung eine Einheit bilden und gleichzeitig die Freude an der täglichen Arbeit erhöhen. Unser großes Jubiläum, der 25. Geburtstag unserer DDR, ist erheut Anlaß, unseren Mitgliedern und Funktionären herzlichen Dank für ihre gesellschaftliche Arbeit auszusprechen. In diesen Dank beziehen wir gleichermaßen auch die Ehepartner ein.

Unser 3. Verbandstag gab die Richtschnur für die Arbeit in den kommenden vier Jahren und stellte das Signal auf Grün für neue Erfolge.

Die aktive Betätigung aller Mitglieder bei der Verwirklichung seiner Beschlüsse, die Liebe zur kleinen und großen Eisenbahn wird uns einen weiteren guten Schritt voranbringen.



Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER (DMV), Berlin

3. Verbandstag des DMV erfolgreich verlaufen

Freitag, der 9. August 1974, Dresden. Pünktlich um 8.00 Uhr haben sich die Delegierten und Gäste des 3. Verbandstags des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR im Hause der Mensa der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ versammelt. Nach der Eröffnung und Begrüßung durch den Generalsekretär Ing. Helmut Reinert nimmt der Präsident Dr. Ehrhard Thiele das Wort zum Rechenschaftsbericht des Präsidiums über die in den vergangenen vier Jahren geleistete Arbeit. Was in diesem prägnanten Bericht von etwa einer Stunde Dauer den Anwesenden in die Erinnerung zurückgerufen wird, kann sich als Erfolg des gesamten Verbandes durchaus blicken lassen. Da ist die Rede von den unzähligen Aktivitäten unserer Mitglieder in allen Teilen unseres Landes, die sie bei den verschiedensten Anlässen, zumeist in Form von Modellbahn-Ausstellungen und dgl. mehr, gezeigt haben. Es wird die große persönliche Bereitschaft vieler einzelner erwähnt, die dazu beitrug, den MOROP-Kongreß 1971 in Dresden zu unvergeßlichen Tagen werden zu lassen. Die unermüdliche Arbeit der Kommission „Eisenbahnfreunde“, die ja bekanntlich in dieser zielgerichteten Weise erst seit dem 2. Verbandstag 1970 verrichtet wird, kommt zum Ausdruck und wird durch viele Beispiele, wie Sonderfahrten, Herrichtung historischer Fahrzeuge in ihren Ursprungszustand, Feiern anlässlich von Streckenjubiläen usw., vom Redner belegt.

2



Mit besonderer Aufmerksamkeit hören die Delegierten und Gäste, daß Verbandsmitglieder in vielfältiger Weise, zumeist in Form freiwilliger Arbeitseinsätze — gleichfalls als Dank für manche großzügige Unterstützung — der Deutschen Reichsbahn im Berichtszeitraum geholfen haben. Als hervorragendes Beispiel hierfür steht der Einsatz von Verbandsmitgliedern beim Wiederaufbau der Selketalbahn im Harz. Auch die guten Erfolge bei den jährlich stattfindenden Internationalen Modellbahn-Wettbewerben werden im Bericht des Präsidiums nicht vergessen. Hervorgehoben wird ferner die bewußte Haltung der Mitglieder unseres Verbandes zu unserem sozialistischen Staat, ohne dessen Existenz und Unterstützung unsere Arbeit gar nicht möglich wäre. Es wird im Bericht erwähnt, in welcher mannigfaltiger Weise das die DMV-Mitglieder durch ihre gute gesellschaftliche Arbeit immer wieder zum Ausdruck bringen, wie zum Beispiel durch ihre breite Solidaritätsaktion zur Unterstützung aller um ihre Freiheit kämpfenden unterdrückten Völker, bei der Beteiligung an den Weltfestspielen in Berlin im vorigen Jahr oder schließlich bei der Vorbereitung des 25. Jahrestages unserer Republik. Der Bericht klingt mit dem herzlichen Dank des Präsidenten an Partei und Regierung, an alle Mitglieder und an die Leitung der Deutschen Reichsbahn aus. Es folgt anschließend der Bericht des Vorsitzenden der Zentralen Revisionskommission, Achim Delang. Er versteht es ausgezeichnet, nicht nur trockene Zahlen über die Finanzen des Verbandes vorzutragen, sondern zahlreiche konstruktive Vorschläge zur Verbesserung der Arbeit hinzuzufügen. So sei es nicht richtig, wenn einzelne AG ein größeres Bankkonto vorhielten, anstatt mit den Mitteln zu arbeiten. In der nun folgenden Diskussion sprechen insgesamt 17 Delegierte und Gäste über die verschiedenen Seiten der Verbandsarbeit. Grüße an den 3. Verbandstag übermittelt im Auftrag des Ministers für Verkehrswesen der Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der DR, der Vizepräsident des DMV, Dr. Heinz Schmidt. Er berichtet weiterhin über interessante Vorhaben der DR und spricht lobend über die Tätigkeit des Verbandes im Interesse der DR. So führte er ein Beispiel an, aus dem die Liebe der Eisenbahnfreunde zur Eisenbahn hervorgeht. Unlängst habe ihm ein Lokführer über seinen Dienst bei einer DMV-Sonderfahrt Bericht erstattet — zufällig war es sein Bruder. Dieser Eisenbahner war von der Begeisterung der Eisenbahnfreunde am Eisenbahnwesen so tief beeindruckt, daß er jetzt selbst Mitglied des Verbandes geworden sei.

Die Grüße und den Dank an den DMV für die jahrelange freundschaftliche Zusammenarbeit und Unterstützung drücken die Leiter der Delegationen der befreundeten

Fotos: Helmut Kohlberger



3



4

Verbände der ČSSR, Ungarischen VR und der VR Polen aus.

Auch der MOROP-Präsident, Herr Carl-Boie Salchow aus Hamburg, der der Einladung zum 3. Verbandstag gefolgt war, findet anerkennende Worte für die niveauvolle Arbeit unseres Verbandes. Er sagt, man müsse staunen, daß diese Organisation bei den nachgewiesenen Erfolgen erst auf eine 12jährige Existenz zurückblicken könne.

Die Delegierten, die dann das Wort zur Diskussion ergreifen, befassen sich mit solchen Themen, wie Patenschaftsarbeit im örtlichen Rahmen, Heranbildung von Eisenbahnernachwuchs, Arbeit mit der Jugend, Erfahrungsaustausch unter den AG, Ausstellungen, Verbindung zu Schulen und Pioniereisenbahnen, Exkursionen, Mitgliederwerbung, Fragen der Versorgung mit Modellbahnmaterial und Ersatzteilen, Literaturfragen usw.

So, wie die Berichte des Präsidenten und des Vorsitzenden der Revisionskommission gegenüber denen der ersten beiden Verbandstage auf einem höheren Niveau stehen, so zeigt auch die Diskussion allgemein eine solche Entwicklung.

Die Delegierten nehmen sodann einstimmig die beiden Berichte an, und es erfolgt die Neuwahl des Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission. Ebenfalls einstimmig werden folgende Freunde in das

neue Präsidium gewählt und übernehmen bei der konstituierenden Sitzung folgende Funktionen: Dr. Ehrhard Thiele, Präsident, Dr. Heinz Schmidt, Günter Mai und Prof. Dr. Harald Kurz, Vizepräsidenten, Helmut Reinert, Generalsekretär, Rolf Steinicke, Vors. der Kommission „Eisenbahnfreunde“, Martin Klemt, Vorsitzender der „Jugendkommission“, Helmut Kohlberger, Vorsitzender der Kommission „Presse und Werbung“, Hansotto Voigt, Vorsitzender der „Technischen Kommission“ und Wolfgang Hanusch, Vorsitzender der „Wettbewerbskommission“. Ferner gehören dem Präsidium an: Heinz Bernhardt, Dr. Michael Huth, Paul Kaiser, Rolf Lenz, Winfried Liebschner, Rudolf Mack, Günter Schröder, Rudolf Starus, Helmut Übelhör, Hans-Dieter Weide und Bernhard Westphal. Die neue Revisionskommission steht unter Vorsitz von Achim Delang, ferner zählen zu ihr Karlheinz Brust, Werner Burandt, Horst Kohlberg und Günther Schönherr.

Am Abend vereint die Delegierten und ihre Angehörigen ein geselliges Beisammensein, bei dem nach den Klängen böhmischer Blasmusik das Tanzbein geschwungen wird. Am 10. 8. 1974 findet der 3. Verbandstag mit der Eröffnung des Traditionsbetriebes auf der Strecke Radebeul-Ost-Radeburg und mit einer Sonderfahrt auf dieser Strecke sowie mit der Eröffnung der Ausstellungen in der Mensa der HfV und im „Thälmannsalal“ des Hbf Dresden ein würdiges Ende.

5

Bild 1 Das Arbeitspräsidium des 3. Verbandstages; v.l.n.r.: Generalsekretär Helmut Reinert, Vizepräsident Prof. Dr. Harald Kurz, Revisionskommissionsvorsitzender Achim Delang, Präsident Dr. Ehrhard Thiele, Vizepräsident Günter Mai und Vizepräsident Dr. Heinz Schmidt

Bild 2 Eine Delegation Pioniereisenbahner und Junger Eisenbahner überbringt dem 3. Verbandstag herzliche Grüße

Bild 3 Der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der DR, Vizepräsident des DMV Dr. Heinz Schmidt bei seiner Diskussionsrede

Bild 4 Präsident Dr. Thiele zeichnet Sieger des „Zentralen Treffens Junger Eisenbahner“ aus

Bild 5 Eröffnungsfahrt des Traditionsbetriebes auf der Schmalspurstrecke Radebeul-Ost-Radeburg. Der Sonderzug brachte die Delegierten des 3. Verbandstages und ihre Angehörigen nach Moritzburg und wieder zurück. U.B.z. den Aufenthalt in Moritzburg bei den Klängen böhmischer Blasmusik.



25 Jahre DDR — 25 Jahre DDR-Modellbahnindustrie in unserer Republik

In den nunmehr 23 Jahren des Bestehens unserer Fachzeitschrift ist von Anbeginn an schon viel über die Modellbahnhersteller, über ihre Entwicklung, ihre Erzeugnisse und ihre Messeneuheiten geschrieben worden. Unzählige Veröffentlichungen beschäftigten sich allein mit diesem Thema, und dabei wurde mit Lob und Tadel an die Adresse der Modellbahnindustrie keineswegs gespart. Wir alle müssen nicht erst lange nachdenken, um festzustellen, daß dabei die kritischen Worte überwogen.

Wir meinen aber, daß es anläßlich des 25. Jahrestages unserer Deutschen Demokratischen Republik, den wir in diesen Tagen festlich begehen, der richtige Zeitpunkt und Anlaß ist, einmal von einer anderen Seite aus als sonst die Entwicklung und die Leistungen der DDR-Modellbahnindustrie zu betrachten, ohne ihr dabei etwa den bekannten „Honig um den Mund schmieren“ zu wollen. Der Chronist hält fest, daß mit Gründung unserer Republik auch fast zeitgleich von einigen aktiven Pionieren des Modellbahnwesens in unserem Lande die ersten zaghaften Schritte gegangen wurden, um Möglichkeiten der Erzeugung von Modellbahnartikeln zu finden. Bereits 1949 waren die ersten Modellbahnerzeugnisse aus eigener Produktion im Handel, bekannt unter dem Namen „Pico-Express“ (= Pionierkonstruktion), die der damalige SAG-Betrieb und jetzige VEB RFT-Gerätewerk Karl-Marx-Stadt produzierte. Man bedenke, zu einem Zeitpunkt, als wir wirklich mit unserer im Aufbau begriffenen Volkswirtschaft noch wichtigere Aufgaben zu lösen hatten, als Miniaturbahnen herzustellen, erhielt dieser Betrieb den staatlichen Auftrag dazu!

Die Produktion von Modellbahnen hatte im früheren Deutschland bereits seit Jahrzehnten eine gute Tradition. Aber die in der Branche namhaften Hersteller, die über eine große Erfahrung und einen guten Facharbeiterstamm verfügten, hatten stets ihren Sitz im Raume Nürnberg-Göppingen, während auf dem heutigen Territorium der DDR überhaupt keine fabrikatorische Erzeugung von Modellbahnen vorher jemals zu Hause war. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, war der Anfang besonders schwer. Gewiß werden einige, die die ersten „Pico-Express“-Artikel noch aus eigener Sicht kennen, entgegenhalten, das wären ja gar keine Modellbahnen gewesen, sie wären einfacher ausgeführt worden als manches Vorkriegserzeugnis. Das stimmt, darüber braucht man nicht zu streiten. Es waren in der Tat nur an das Vorbild in weitem Sinne angelehnte „Modelle“, hergestellt nach den damaligen Fertigungsmethoden aus solchen Werkstoffen wie Zinkdruckguß, Duroplast und Blech. Aber dennoch, wir älteren Modellbahnfreunde, die wir durch die Kriegsergebnisse unsere Anlagen größtenteils verloren hatten, freuten uns damals sehr, mit diesen Erzeugnissen eine funktionsfähige Miniaturbahn, die sogar auf einem Zweischienen-Zweileitersgleis fuhr, zu bekommen. Und so kann man heute behaupten, ohne diesen Anfang mit „Pico-Express“ hätten wir heute wahrscheinlich keine eigene Modellbahnindustrie, für deren Leistung der Name „PIKO“ inzwischen in der gesamten Fachwelt bekannt ist.

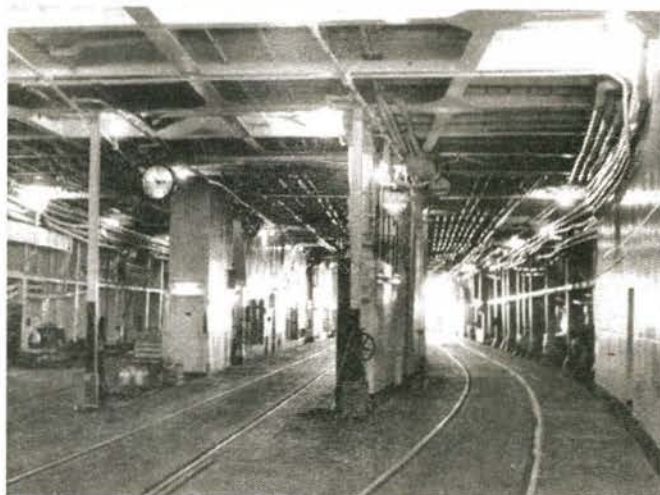
In ganz kurzem Abriß betrachtet, ging es mit schon wesentlich besseren Modellen weiter — erinnert sei nur an die BR 50, 55 und 80 und an die BR 23. Firmen wie Gützold und Zeuke, die jetzigen VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau bzw. VEB Berliner TT-Bahnen, traten auf den Plan und leisteten, stets unter den gegebenen Möglichkeiten gesehen, Hervorragendes. Allein letztgenannter Betrieb setzte bei der Entwicklung und

Verbreitung der Nenngröße TT Maßstäbe, eine Leistung, die wir nicht übersehen dürfen. Auch „PIKO“ konnte seinen Ruf weit über unsere Grenzen hinaus mit seinem gelungenen und breiten Güterwagensortiment ausbauen. Es wäre der Sache nicht dienlich, wollte man an dieser Stelle behaupten, die Entwicklung unserer Modellbahnindustrie wäre allezeit geradlinig, ohne Mißgriffe und Fehler verlaufen. Dafür sprechen die immer wieder laut werdenden Kritiken vieler Modellbahnfreunde eine viel zu deutliche Sprache. So fand man bei der Kundenschaft kein Verständnis für die Tatsache, daß nach Auslaufen der beliebten BR 50 bis jetzt noch kein Ersatzmodell dafür herausgekommen ist, wie man das bei der BR 55 fertigbrachte. Oder daß man leider allzu häufig auf Vorbilder zurückgriff, die kaum oder wenig von Interesse waren, oder daß es im TT-Sortiment zu wenig Dampflokmodelle gibt usw. usf. Auch das Fehlen einer Dampfschnellzuglok bis zum heutigen Tage wurde oft genug der Industrie vorgehalten. Doch lassen wir diese hinreichend bekannten Tatsachen heute einmal, wie eingangs erwähnt, außer Betracht. Unsere noch relativ junge Modellbahnindustrie hat in den letzten Jahren unter Beweis gestellt, daß sie durchaus in der Lage ist, im Hinblick auf die Qualität der Triebfahrzeuge und Wagen echte Supermodelle anzufertigen, die neben jedem anderen Spitzenerzeugnis dieser Art bestehen. Lassen wir hierfür einmal ausländische Fachleute zu Wort kommen. So schreibt der schweizerische „Eisenbahn-Amateur“ in seinem Heft 7/1974 unter einer Neuheitsankündigung: „Jetzt ist auch in der Schweiz das neue Supermodell von PIKO der DR-Kriegslok 52 mit Kondentender erhältlich. Das sehr fein detaillierte Modell hat den Antrieb im Tender, dessen vier Achsen angetrieben sind, wovon eine noch mit Haftreifen versehen ist.“ Die französische Fachzeitschrift „rnf“ (Rail miniature flash), Heft 139, Juli/August 1974, veröffentlicht einen mehrseitigen Testbericht über DDR-Modellbahnerzeugnisse.

Über die Ellok 211 berichtet sie u.a.: „Diese schöne Lokomotive stellt eine der modernsten Maschinen der DR dar. Das Modell ist gleichzeitig auch ein Beweis für den konstruktiven Fortschritt, den PIKO in den letzten Jahren aufzuweisen hat... Die Drehgestellblenden sind durch ihre Gravur und Gestaltung ausgezeichnet. Das Gehäuse besteht aus einem sehr präzise gravierten und gegossenen Teil. Erwähnenswert sind ferner die Fensterverglasung und die aus biegsamem Gummi bestehenden Puffer (das ist sehr überraschend)... Die Regelmäßigkeit des Laufs ist trotz zweier Motore hervorragend, die Fahrgeräusche sind gering...“ So weit ausländische Fachleute über Erzeugnisse unserer Modellbahnindustrie.

Zusammenfassend können wir sagen: Die Modelleisenbahner sind mit dem Qualitätssprung, der bei den Modellfahrzeugen der DDR-Hersteller in den letzten Jahren nach vorne bemerkbar ist, recht zufrieden. Der Entwicklungstrend zeigt denselben Verlauf, wie der so manch anderen Zweigs unserer Volkswirtschaft. Daß in Zukunft die Modellbahnindustrie auch bemüht sein wird, in enger Zusammenarbeit mit dem DMV bisher aufgetretene Fehler und Mängel, die zur Kritik führten, schrittweise abzustellen und dem Modelleisenbahner ein breiteres Sortiment anzubieten, das hoffen und erwarten wir von ihr. Und dafür wünschen wir ihr eine glückliche Hand und viel Erfolg!

Helmut Kohlberger



1

Bild 1 Das dreigleisige Wagendeck des „schwimmenden Bahnhofs“

Bild 2 Vor der Heckklappe die am Ende eines jeden Gleises aus dem Deck ausklappbaren Prellböcke zur Sicherung der Fahrzeuge

Bild 3 Blick vom Wagendeck auf die geschlossene Bugklappe

Bild 4 Die tonnenförmig verpackten, sich automatisch aufblasenden Rettungsflöße für je 20 Personen



2



3



4

WOLFGANG KUNERT (DMV)

Mit 9600 PS auf hoher See

Modelleisenbahner einmal ganz anders

Freitag, der 12. April 1974. Im Festtagsgewühl der Reisenden erwarten 40 bewährte Modellbahnfreunde und -freundinnen der ZAG Berlin auf dem Berliner Ostbahnhof den D 120 nach Rostock. Obwohl der Zug überfüllt und kaum ein Sitzplatz frei ist, herrscht gute Stimmung. Der Grund: Die Freunde erhalten als Auszeichnung für gute Verbandsarbeit eine Fahrt mit dem Eisenbahnfährschiff „Warnemünde“.

Gegen 10.30 Uhr ist es so weit. Das Schiff legt ab, langsam schließt sich die Bugklappe, die fünfstündige Fahrt auf hoher See beginnt. Der geschmackvoll eingerichtete „Wintersalon“ mit seinen 50 Plätzen war unseren Modelleisenbahnern als Domizil während der Fahrt vorbehalten. Hier konnte jeder nach Herzenslust speisen und trinken, verlockten doch die gemütliche Atmosphäre und die freundliche Bedienung zum Verweilen. Doch wer wollte es verübeln, wenn davon nur wenige Gebrauch machten und statt dessen alles besichtigten, was dem „Publikum“ zugänglich ist.

Bei den Rundgängen gab es viele interessierte Fragen, und die „Experten“ hatten viel Mühe, alles zu beantworten. Imposant war das Wagendeck. Bietet doch dieser „schwimmende Bahnhof“ mit einer Gleislänge von über 300 m die Möglichkeit, 30 Güterwagen oder 11 D-Zugwagen zu befördern. Auch die aufklappbaren Prellböcke zur Sicherung der Wagen waren ein für uns ungewohntes Bild.

Und sollten einige Freunde mit banger Gefühlen die Fahrt begonnen haben, so hat sie der Anblick der Rettungsboote und -flöße gewiß beruhigt. 94 Personen faßt so ein motorgetriebenes Rettungsboot, und 20 Personen finden auf einem Rettungsfluß, das tonnenförmig verpackt, sich beim Herablassen automatisch aufbläst, Platz. Damit können insgesamt 1260 Personen, das sind etwa 320 Personen mehr als alle Passagiere und Besatzungsmitglieder umfassen, gerettet werden.

Ganz besondere Freude herrschte, als mehrere Freunde bei einer Führung das „Herz des Schiffes“, den Maschinenraum besichtigen durften. Viele Fragen lagen auf den Lippen, doch der Lärm der Dieselmotore, vier Stück

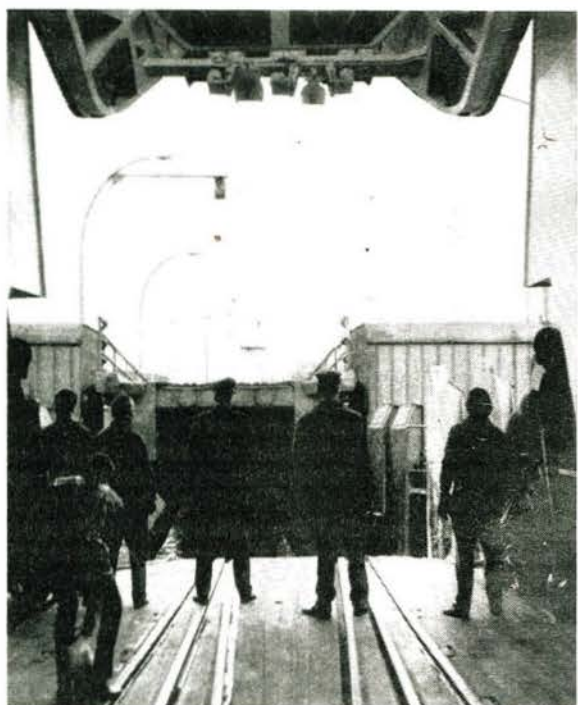


Bild 5 Die letzte Phase der Einfahrt in das Fährbecken mit bereits geöffneter Bugklappe

mit insgesamt 9600 PS, dazu vier Hilfsmaschinen mit 2880 PS, ließen sie unausgesprochen bleiben. Wer jedoch die Ruhe vorzog, sonnte sich auf dem Promenadendeck. Viel zu schnell verging die Fahrt, und schon lag Warnemünde wieder vor uns. Die Maschinen stoppten, langsam öffnete sich die Bugklappe. In Millimeterarbeit wurde das Schiff in den Fährhafen bugsiert. Diese Maßarbeit wird durch eine besondere Steuerungsanlage, bestehend aus Heckruder, Bugruder und Propellerbugruderanlage, ermöglicht.

Die Fahrt war für alle Teilnehmer ein unvergeßliches Erlebnis. Dafür gilt unser Dank all jenen, die sie uns ermöglichten. Und wie könnten wir den Dank besser ausdrücken als mit der Verpflichtung, auch weiterhin die Deutsche Reichsbahn nach besten Kräften zu unterstützen. So nahmen 21 Freunde im Juli an mehrtägigen Arbeitseinsätzen bei Gleisbauarbeiten auf der Sektalbahn teil. Das soll nur ein kleines „Dankeschön“ für die gelungene Fahrt auf dem Eisenbahnfährrschiff „Warnemünde“ sein.

Bild 6 „Promenadentreff“ der Freunde bei herrlichem Sonnenschein
Fotos: Hans Weber, Berlin



Ordnung in der Anlagenverdrahtung

Welcher Modelleisenbahner kennt nicht die Sorgen, die die elektrische Verdrahtung einer Modelleisenbahnanlage bereitet, wenn es gilt, die Übersicht zu bewahren. Da in seltenen Fällen vollständige Schaltungsunterlagen, wie das für Elektroanlagen eigentlich selbstverständlich ist, ausgearbeitet werden, oder, wenn sie vorhanden sind, sie bald durch neue Schaltfunktionen überholt werden, ist besonders die Fehlersuche meist ein Problem. In Arbeitsgemeinschaften kommt noch hinzu, daß vielfach nicht immer die gleichen Mitglieder die Schaltungen vom Beginn bis zur Fertigstellung ausführen, sondern daß auch Mitglieder, die nicht ständig an den Arbeitsabenden teilnehmen können, an den Schaltarbeiten beteiligt werden sollen. Deshalb möchte ich über eine Systematik berichten, die bereits seit einigen Jahren mit gutem Erfolg bei der Verdrahtung der Gemeinschaftsanlage der AG Brandenburg angewendet wird. Sie besteht aus einer zweckmäßigen Kennzeichnung der Schaltfunktionen, aus einer tabellarischen Erfassung der Schaltfunktionen entsprechend ihrer Anschaltung an zentrale Schaltleisten und aus einer Aufschreibung der Schaltfunktionen in Gleisplänen.

Diese Systematik setzt voraus, daß jede Schaltfunktion der Anlage, hierzu zählen auch die jeweiligen Rückleiter, zu zentralen Schaltleisten geführt wird. Diese sollen möglichst in der Nähe der Bedienungspulte liegen. Als Schaltleisten verwenden wir ausgemusterte Schaltleisten aus Fernsprechanlagen. Sie haben meist eine große Zahl lötlbarer Anschlüsse und gestatten so, eine Vielzahl von Schaltfunktionen auf kleinem Raum zusammenzuführen.

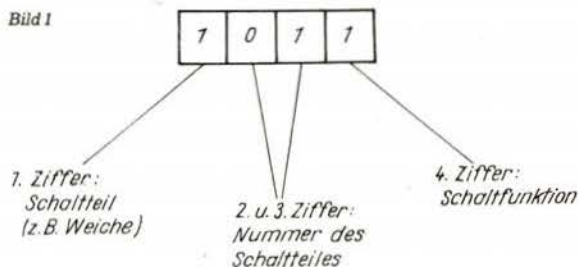
Die Schaltleisten bilden unter der Anlagenplatte gewissermaßen den Kabelendabschluß. Von ihnen aus werden die Schaltfunktionen über vieladrige Verbindungskabel zum Bedienungspult geführt. Erst hier erfolgt ihre Verknüpfung (z. B. Weichen zu Weichenstraßen, Abhängigkeit der Signale untereinander und von den Weichen usw.).

Das Bedienungspult kann nun völlig getrennt von der Anlage gebaut werden. Da die Schaltfunktionen der einzelnen Schaltteile der Anlage bis zu den in der Nähe des Bedienungspultes liegenden Schaltleisten verdrahtet sind, kann die Funktion des Bedienungspultes in mehreren Stufen erweitert und vervollständigt werden, ohne daß umfangreiche Schaltarbeiten unter der Anlage nötig sind. Es ist nur darauf zu achten, daß jedes neue Schaltteil sofort nach dem Einbau in die Anlage mit allen möglichen Anschlüssen bis zu einer der vorhandenen zentralen Schaltleisten verdrahtet wird.

Verschwiegen darf allerdings nicht werden, daß durch die von uns angewendete Methode der Aufwand an Schaltdraht größer wird, als wenn bestimmte Schaltfunktionen bereits unter der Anlage direkt verknüpft werden. Aus unserer Praxis ist aber festzustellen, daß sich der Mehraufwand auf jeden Fall lohnt.

Die Systematik sieht nun vor, daß jede Schaltfunktion eine eindeutige Kennzeichnung erhält, die aus einer Ziffernfolge besteht. Aus dieser geht hervor, um welche Art von Schaltteil (Signal, Weiche, Fahrstromzuführung usw.), um welches Schaltteil der Nummer nach und um welche Schaltfunktion es sich handelt. Im Bild 1 wird die von uns angewendete Ziffernfolge erläutert.

Bild 1



7010						
7011						
7012						

Bild 2

Schaltleiste Nr.:

Bahnhof:

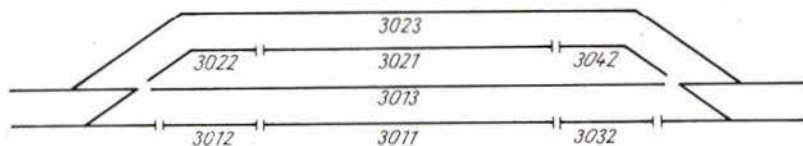


Bild 3

In Tabelle 1 werden für einen Weichenantrieb die möglichen Ziffernfolgen (ohne Rückmeldung) angegeben. Dabei wird das Schaltteil „Weichenantrieb“ mit der Kennziffer 1 und die betrachtete Weiche im Gleisplan gleichfalls mit der Nummer 1 bezeichnet.

Da die einzelnen Leitungen in Kabelbäumen unter der Anlage verlegt werden sollten, ist es zweckmäßig, sie zunächst am Schaltteil anzuschließen, dann auf benötigte Länge zuzuschneiden und am anderen Ende vor dem Anlöten an die Schaltleiste mit einem Pappkärtchen zu versehen, auf dem die zutreffende Kennzeichnung vermerkt ist. So kann, ohne die Übersicht zu verlieren, nach dem Verlegen im Kabelbaum noch eine Korrektur der Längen der einzelnen Leitungen vorgenommen werden. Nach dem gleichen Prinzip kann man für die anderen Arten von Schaltteilen Kennzeichnungen vorsehen. Wir haben zum Beispiel für die Signale die Kennziffer 2 und für die Fahrstromversorgung die Kennziffer 3 gewählt. Es empfiehlt sich, bereits vor dem Festlegen der Kennzeichnungen festzustellen, wieviel Stück eines Schaltteiles vorhanden sein werden und wieviel Schaltfunktionen zu erwarten sind. In der Regel wird man mit einer vierstelligen Ziffernfolge auskommen. Diese läßt

die Kennzeichnung von 9 verschiedenen Schaltteilen, die laufende Numerierung von 99 Schaltteilen gleicher Art und die Bezeichnung von 9 Schaltfunktionen zu.

Für die Schaltleisten, an die sämtliche Leitungen geführt werden, sind Tafeln nach Bild 2 anzufertigen, in die für jeden Anschluß die zugehörige Kennzeichnung eingetragen wird. In den Tafeln entspricht jedes Kästchen einem Anschluß an der Schaltleiste.

Wir haben diese Tafeln von einem selbst angefertigten Original vervielfältigt. Auf ihnen werden außerdem die Nummer der Schaltleiste sowie der Bahnhof, zu dem die Schaltleiste gehört, angegeben. Die Tafeln sind die „Seele“ der elektrischen Verdrahtung der Anlage. Sie müssen sehr sorgfältig aufbewahrt werden. Zweckmäßig ist es sogar, sie in doppelter Ausfertigung anzulegen, um mit Sicherheit immer ein Exemplar auffindbar zu haben. Bei der Verdrahtung der Schaltleisten ist es ratsam, eine gewisse Reihenfolge zu bewahren, d. h., eine Schaltleiste nur für Weichenanschlüsse, eine weitere für Signale usw. vorzusehen. Das ist aber nicht Bedingung, da die Anschlüsse jederzeit durch ihre Kennzeichnung gut herausfindbar sind.

Zu den eben beschriebenen Tafeln gehört noch der Gleisplan, aus dem die Zugehörigkeit der Kennzeichnungen zu den einzelnen Schaltteilen zu entnehmen ist. Der Gleisplan wird möglichst groß auf Transparentpapier gezeichnet, damit er beliebig oft vervielfältigt werden kann. Auf ihm sind beide Schienenstränge darzustellen, damit später alle notwendigen Schaltfunktionen eingezeichnet werden können. In das Original sind weder Schaltfunktionen noch Kennzeichnungen der einzelnen Schaltteile einzutragen. Für jede Art eines Schaltteiles ist eine Lichtpause anzufertigen, in die die zugehörigen Kennzeichnungen bzw. Numerierungen der Schaltteile einzuschreiben sind. Bild 3 zeigt am Beispiel eines kleinen Streckenausschnittes die Eintragung der Kennzeichnungen für die Fahrstromversorgung in den

Gleisplan. Wie schon erwähnt, verwenden wir als Kennziffer für die Fahrstromversorgung die Ziffer 3. Die zweite und dritte Ziffer geben dann die Nummer des Anschlusses für die Fahrstromversorgung und die vierte Ziffer die Art der Fahrstromversorgung (1 = abschaltbare Strecken; 2 = Trennstrecken im Bereich von Signalen; 3 = allgemeine Fahrstromzuführung ohne besondere Schaltfunktion) wieder.

Bei Weichen und Signalen genügt es, nur die Nummer des Schaltteiles in den Gleisplan einzuzeichnen, wenn die grundsätzlichen Schaltfunktionen immer gleich bleiben. Bei mehrbegriffigen Signalen ist es zweckmäßig, die verschiedenen Begriffe einzutragen.

Zusammenfassend ist zu bemerken, daß mit der beschriebenen Systematik zur Kennzeichnung der Anlagenverdrahtung eine Anregung gegeben werden sollte um von der meist noch anzutreffenden „Verdrahtung ohne Plan“ abzukommen. Dabei bestehen die Vorteile dieser Systematik in ihrer Einfachheit und Eindeutigkeit. Damit ist gewährleistet, daß in AG auch solche Freunde mit der Verdrahtung beauftragt werden können, die sich nicht so gut mit dem Lesen bzw. Aufstellen von technisch richtigen Schaltungsunterlagen auskennen. Allerdings muß auch auf die notwendige Sorgfalt bei der Kennzeichnung und beim Registrieren derselben hingewiesen werden. Die Tafeln mit den Aufschreibungen über die Anschlüsse an die Schaltleisten und die zugehörigen Gleispläne sind in einer gemeinsamen Dokumentation zur Anlage sicher aufzubewahren.

Seit März 1965 besteht in Crottendorf die AG 3/28. Die Freunde gingen sogleich nach ihrem Zusammenschluß daran, neben einer kleineren Schaufensteranlage auch eine etwa 16 m² große Ausstellungsanlage in der Nenngröße H/0 aufzubauen. Bereits im Jahre 1966 konnte sie in Crottendorf der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Erfahrungen waren inzwischen genügend gesammelt, so machte man sich im Jahre 1967 an den Bau der zweiten AG-Anlage, die erstmalig im Jahre 1973 ausgestellt wurde.

Eine von Freund Klaus Otto entwickelte Schaltung gestattet in Verbindung mit einem 11gleisigen Schattenbahnhof zum Abstellen von Zügen einen regen und vor allem abwechslungsreichen Betrieb.

Unten ist der Gleisplan abgedruckt.

