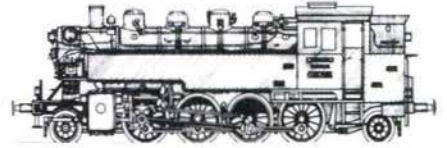


der modelleisenbahner

ACHZEITSCHRIFT
ÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



NOVEMBER

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

11/77

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

	Seite
Heinz Fleischer Die Sowjetischen Eisenbahnen gestern und heute	321
Heinrich Hofmann 10 Jahre elektrischer Betrieb zwischen Brno und Havlíčkov Brod	322
„Als im Jahre 1966 der lang ersehnte Wunsch in Erfüllung ging“	323
Aus dem Land des Roten Oktober	324
Wir bleiben im Lande Lenins	326
Klaus Lehnert Aus der Geschichte sowjetischer Dampflokomotiven	328
Reiner Scheffler Abschied von der G 12	332
Erich Preuß Nachlese — Ausstellungen	333
Peter Klingst „... auch in Zukunft unsere so erfolgreich begonnene Arbeit fortsetzen ...“	334
Streckenbegehung: Schriftliche Befehle — Vorsichtsbefehl	335
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (18)	336
Helmut Kohlberger Neuheiten von der Leipziger Herbstmesse 1977	339
Wissen Sie schon	341
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats	342
Lokfoto des Monats: Schnellfahrlokomotive BR 05	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Unser Schienenfahrzeugarchiv Gottfried Köhler Ammendorfer Weitstreckenwagen	345
Mitteilungen des DMV	347
Selbst gebaut	3.U.-S.

Titelbild

60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution — Anlaß für die Redaktion, dem Jubiläum, in Form von ausgewählten Beiträgen und Fotos dieses Heftes, Rechnung zu tragen.
Was verdanken wir der Sowjetunion? — z. B. auch die auf dem Bild im Hintergrund dargestellten Lokomotiven der Baureihe 130, die seit Jahr und Tag den Dienst auf den Strecken der DR verrichten und von den Lokpersonalen geschätzt werden.

Foto: Zimmer, ZBRD

Titelvignette

Text siehe Heft 10/77

Rücktitelbild

Die Gerätewerkstatt für Traktionsumstellung bei der DR stellte im Jahre 1964 von der Sowjetunion bezogene Fahrleitungsmontagewagen Typ DM in Dienst. Sie dienen dazu, die Montage der Fahrleitungen zu erleichtern und das Arbeiten mit Stehleitern zu unterbinden. Die Wagen können auch als Zugeinheit für eine Last bis zu 20 t eingesetzt werden.

Fotos: Joachim Enßlen, Leipzig

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 204 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10
zu senden.
Telefon: 588 43 14

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

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dieter 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: 226 76, 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. In der DDR: alle Postämter, im
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-
handel,
zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH, 1 Berlin 52, Eichborn-
damm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder
Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürsten-
str. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 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 62. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Ti-
rana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

Die Sowjetischen Eisenbahnen gestern und heute

Ein kurzer historischer Abriss über ausgewählte Entwicklungsetappen der SŽD

Am 7. November 1977 begehen das ganze Sowjetvolk und die gesamte fortschrittliche Menschheit den 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, des größten Ereignisses des 20. Jahrhunderts.

Mit dem Schuß vom Kreuzer „Aurora“ wurde das Signal für den Beginn der neuen weltgeschichtlichen Epoche — den Sozialismus/Kommunismus — gegeben. Der Vortrupp überschritt unter Lenins Führung die Grenze zwischen allen Ausbeuterordnungen und einer neuen menschlichen Gesellschaft, wie es im Aufruf des ZK der SED, des Ministerrats, des Staatsrats und des Nationalrats der Nationalen Front umfassend gewürdigt wird.

Aus einem rückständigen Agrarland mit schwach entwickelter Industrie wurde eines der führenden Industrieländer der Welt, eine schwach entwickelte Eisenbahn wurde zu einem leistungsfähigen Eisenbahnwesen.

Mit 40 000 km elektrifizierter Strecken bei einer Gesamtstreckenlänge von 140 000 km verfügen die Sowjetischen Eisenbahnen heute über die leistungsfähigste stählerne Magistrale. Diese Leistungen sind um so höher zu bewerten, wenn man die energetische Basis des zaristischen Rußlands betrachtet. 1913 betrug die Leistung aller Elektrostationen nicht mehr als eine Million kW mit einer jährlichen Erzeugung von zwei Milliarden kWh.

Eine breite Elektrifizierung der Industrie und des Transportwesens begann erst nach der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution mit der Annahme des berühmten Plans der umfassenden Versorgung des Landes mit Elektroenergie, des GOELRO-Plans.

Dieser Leninsche Plan, den er mit den berühmten Worten begründete: „Kommunismus — das ist Sowjetmacht + Elektrifizierung des gesamten Landes“, schuf die Grundlage auch für die in den dreißiger Jahren beginnende Elektrifizierung der Eisenbahn. Dieser von der damaligen kapitalistischen Welt viel belächelte, als „Hirngespinnst“ bezeichnete Plan schuf die Basis für die umfassende Industrialisierung der Sowjetunion.

Nun begann auch der Aufbau der Werke für die Produktion der notwendigen Anlagen.

Die erste Elektrolok mit einer Stundenleistung von 2040 kW wurde gebaut, und zwar gegen Ende des 1. Fünfjahrplans im Jahre 1932. Zu dieser Zeit waren auch die ersten 81,3-km-Streckennetze elektrifiziert. Von 1933 bis 1937 wurden dann weitere 1600 km des Eisenbahnnetzes elektrifiziert, wobei die Auswahl der Strecken nach der Größe des Güterstroms und der Schwierigkeit des Streckenprofils erfolgte; hauptsächlich waren es aber eingleisige Strecken.

Mit diesen ersten Elektrifizierungsmaßnahmen entstand auch der erste elektrifizierte Vorortverkehr in Moskau und Leningrad, da diese beiden Städte sich immer mehr ausdehnten und ihre Industrie unaufhörlich wuchs.

Bei der heutigen Größe der elektrifizierten Strecken der SU erscheinen uns die Zahlen der damaligen Zeit klein und unwichtig, aber hinter diesen Zahlen sind gewaltige Anstrengungen verborgen, die heute die Basis der großen Erfahrungen im Fahrzeug- und Anlagenbau sind.

1941 verfügten die SŽD dann über 1880 km elektrifizierter Strecken, bis diese friedliche Aufbauarbeit durch den Überfall seitens des faschistischen Deutschlands plötzlich unterbrochen und wieder zerstört wurde.

Nach Kriegsende begann die schwere Periode des Wiederaufbaus des zerstörten Landes. Die Eisenbahnlinien waren besonders stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Dennoch wurden von 1946 bis 1950 weitere 975 km des Netzes elektrifiziert und damit eine Gesamtlänge von 3042 km erreicht.

Im 5. Fünfjahrplan begann dann die Elektrifizierung ganzer Eisenbahnlinien. In dieser Zeit wurde auch der Ausbau des Vorortverkehrs in Moskau, Leningrad, Kiew, Riga, Baku und anderen Städten vollendet.

Dies war in großen Zügen die Entwicklung der Elektrifizierung der Sowjetischen Eisenbahnen bis Mitte der 50er Jahre. Im Februar 1956 nahm das Zentralkomitee der KPdSU den Beschluß „Über den Generalplan der Elektrifizierung der Eisenbahnen“ an, der alle Forderungen aus dem Wachstum der Industrie an das Verkehrswesen berücksichtigte.

Gleichzeitig mit dem Ausbau der Elektrifizierung wurden in der ersten Nachkriegsperiode (1946—1950) neben der Wiederherstellung des zerstörten Eisenbahnwesens die Grundlagen für die Entwicklung und den Bau von neuen Diesellokomotiven geschaffen. Neben neuen elektrischen und Dampflokomotiven kamen nun auch die ersten Diesellokomotiven zum Einsatz.

In dieser Periode wurde das Charkower Werk für Transportmaschinenbau zum Diesellokwerk umprofiliert. Dieses Werk kann als die Basis für den späteren Diesellokbau bezeichnet werden. Auch die Schaffung der elektrischen Ausrüstung wurde bereits 1947 in Angriff genommen.

Die Frage der breiten Einführung der Dieselzugförderung wurde auf dem Juli-Plenum der KPdSU (1955) und dem XX. Parteitag beraten. Diese Beschlüsse bildeten die Grundlage für die Schaffung entsprechender Produktionsbasen. Daraufhin wurde 1956 der Dampflokbaubetrieb eingestellt und die bisherigen Dampflokwerke Kolomna, Lugansk und Briansk wurden auf den Diesellokbau umgestellt. Beim Aufbau der Diesellokproduktion wurde von Anfang an sehr großer Wert auf eine umfassende Spezialisierung und Kooperation der Werke gelegt.

Mit diesem unerhörten Tempo konnte der Abschluß der Traktionsumstellung früher als geplant erreicht werden. Die Erfolge auf dem Gebiet der Traktionsmittel sollten stellvertretend den stürmischen Fortschritt auf allen Gebieten des sowjetischen Eisenbahnwesens charakterisieren, der es ermöglichte, daß die sowjetischen Eisenbahner im Jubiläumsjahr eine ehrenvolle Bilanz ziehen können.

Für unsere bisherigen und künftigen Erfolge ist der Bruderbund mit dem Lande Lenins eine entscheidende Grundlage. Die deutsch-sowjetische Freundschaft ist zur Herzenssache aller Bürger der Deutschen Demokratischen Republik geworden und besonders viele enge Verbindungen bestehen zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR, die durch ihre fleißige Arbeit auf der Magistrale der Freundschaft einen entscheidenden Anteil an der Versorgung der Wirtschaft der DDR mit allen wichtigen Rohstoffen und Gütern aus der Sowjetunion haben.

Die Hilfe und Unterstützung für das Eisenbahnwesen unserer Republik hat viele Seiten und begann bereits in den ersten Stunden des Bestehens unseres Staates. Die Ausbildung hervorragender Kader an den Hochschulen der UdSSR, die Übergabe wissenschaftlich-technischer Ergebnisse, die Vermittlung vieler neuer Erkenntnisse, die enge Zusammenarbeit der Eisenbahner auf allen Gebieten und die Bereitstellung moderner Eisenbahntechnik sind eine solide Basis für die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnwesens der DDR.

Deshalb übermitteln die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik ihren sowjetischen Berufskollegen und allen sowjetischen Menschen zum 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die herzlichsten Glückwünsche.

10 Jahre elektrischer Betrieb zwischen Brno und Havlíčkův Brod

Vor nunmehr über 10 Jahren gab der damalige Verkehrsminister, Alois Indra, die neue, elektrifizierte Strecke der ČSD Havlíčkův Brod—Brno (Bild 1) für den Betrieb frei. Am 4. November 1966 wurde der Probetrieb eröffnet, und Prag war mit Brno durch die Fahrleitung verbunden, allerdings über die Nahtstelle Kutná Hora (Systemwechselbahnhof). Die Streckenlänge Havlíčkův Brod—Brno beträgt 124 km, die Entwicklungslänge der Fahrleitung beläuft sich auf 306 km.

Die Trasse führt überwiegend durch bergiges Terrain mit tiefen Felseinschnitten, über hohe Dämme, zahllose Viadukte und durch 8 Tunnel. Hervorhebenswert ist hierbei die Bogenbrücke in Dolní Loučky (bei Tišnov, d. V.), die bei einer Gesamtlänge von 300 m eine Spannweite von 110 m aufweist und damit eine der größten Stahlbetonbrücken dieser Art in Mitteleuropa ist. Etwa zwei Drittel der gesamten Strecke sind als Krümmungen ausgebildet. Auf vielen Abschnitten beträgt die maximale Neigung 17‰.

Anhand der Eisenbahnkarte der ČSD stellt man fest, daß es sich um die Strecke Nr. 25 handelt. Die Nebenstrecke Nr. 25a ist die sogenannte alte Trasse. Am 22. Dezember 1898 wurde der Betrieb auf der 31,226 km langen Verbindung Neřecký Brod—Žďár nad Sázavou eröffnet, der Abschnitt zwischen Žďár n. Saz. und Tišnov folgte am 23. Juni 1905. Mit dem Bau der neuen Trasse über Ostrov nad Oslavou und Křižanov wurde 1939 begonnen. Als Teile des Bahnkörpers und einige andere Objekte fertiggestellt waren, wurde der Bahnanlagenbau durch den 2. Weltkrieg unterbrochen. Nach der Befreiung der ČSR vom Hitlerfaschismus führte man den Bau fort und vollendete 1954 die Strecke, aber zunächst eingleisig.

Mit Ausnahme von Tišnov weist die Trasse schon niveaufreie Straßenkreuzungen auf. Der zweigleisige Ausbau erfolgte im Jahre 1958. Zusammen mit dem Bau der Trasse war schon vorher die Verbindung Velké Meziříčí—Křižanov entstanden, so daß eine Verbindung mit Studenec (an der Strecke 24 Jihlava—Brno, d. V.) geschaffen war; die ursprüngliche Strecke war am 16. Juni 1886 eröffnet worden. Auf der alten Trasse von Havlíčkův Brod nach Žďár n. S. lagen ursprünglich Schienen der Form 24, später wurde der

gesamte Oberbau gegen Schienen der Form Xa ausgetauscht. Bei den eingesetzten Lokomotiven dominierte zunächst die Reihe 434.2, die die Reihen 210.0 und 422.0 abgelöst hatte. Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke erschienen dann Lokomotiven der Reihe 524.13; sie fuhren aber zum Ende des Baus nur noch auf der alten Strecke. Ihre Heimat-Bw waren Žďár n. S. und Tišnov. Sie förderten die Personen- und Güterzüge, bis sie gegen Ende der 60er Jahre durch Diesellokomotiven der Reihe 478.1 ersetzt wurden. Danach waren sie in Velké Meziříčí zusammen mit den Loks 524.1112 und 524.1116 stationiert. Auf dem schwierigsten Abschnitt der Strecke von Tišnov nach Vlkov (Steigung: 17‰) förderten bis zu vier Lokomotiven der Reihen 555.0 und 556.0 die Güterzüge. Für die Dampflokliebhaber war das sicher ein erhebender Anblick, besonders, als vor den Schnellzügen noch die eleganten, blitzenden „Albatrosse“ der Reihen 498.0 und 498.1 liefen. Allerdings entschied gerade dieser Abschnitt über ihr Abtreten und über

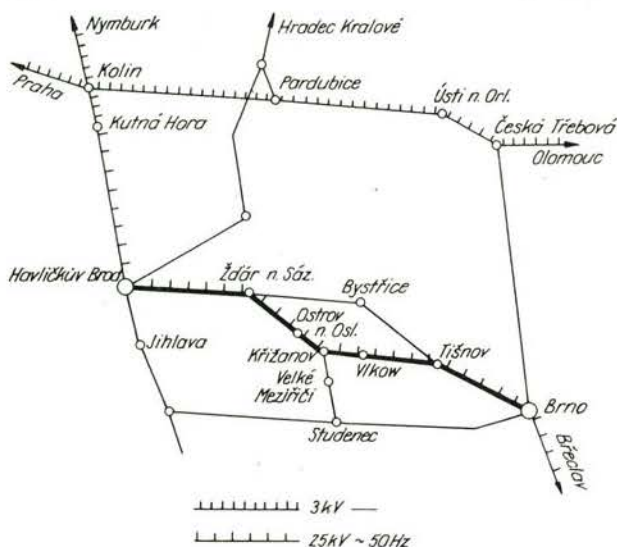


Bild 2 Mit dem Wechselstromtriebwagen SM 488, hier in Ostrov nad Oslavou (Oktober 1976), wird ein beträchtlicher Teil des Reisezugverkehrs zwischen Havlíčkův Brod und Brno abgewickelt

Foto: Reiner Preuß, Berlin

Bild 1

Zeichnung: Verfasser



den Einsatz leistungsfähigerer Maschinen. Das waren die formschönen Einphasenlokomotiven mit GFP-Kastenaufbau, die die Strecke auf Grund ihrer höheren Geschwindigkeiten neu belebten.

Die vorbereitenden Arbeiten für die Elektrifizierung umfaßten auf der Strecke auch den Umbau der Tunnel und Unterführungen, die Rekonstruktion der Gleisanlagen (in Pohled, Křižanov und Kurim) und nicht zuletzt auch den Bau neuer Betriebseinrichtungen einschließlich Abfertigungsgebäuden und Relaisstationen. Gegen die induktiven Einflüsse der Wechselstromtraktion war ein spezieller Isolationschutz entwickelt worden. Große Probleme brachte die Anordnung der beiderseitigen Schutzschilder an den Brücken und der Schutznetze an deren Geländern mit sich. Die Rahmen dafür mußten in die tragenden Stahlbetonkonstruktionen eingelassen werden. Das erforderte das Bohren der Ankeröffnungen sowie das Einsetzen und Einbetonieren der Rahmenkonstruktionen von schienengebundenen Arbeitsbühnen aus und zwar während relativ kurzer Sperrpausen. Es wurden weiterhin 8 Schaltstellen, 2 Unterwerke und 2 Fahrleitungsmeistereien errichtet.

Heute kann man auf dieser Strecke Lokomotiven der Reihen

S 498.0, S 499.0, S 499.1, S 458.0 und in letzter Zeit auch Zweisystemlokomotiven der Reihe ES 499.0 beobachten. Von Brno-Maloměřice aus fahren die Züge bis Vlkov gewöhnlich mit Vorspann, von Havlíčkův Brod nach Křižanov ist Schiebedienst eingerichtet. Für die gesamte Strecke ist die Fertigstellung der Selbstblockeinrichtung vorgesehen; denn hier wird z. Z. noch die fernmündliche Zugsicherung angewandt. Nach der Umstellung erwartet man eine beträchtliche Erhöhung der Streckendurchlaßfähigkeit, die im heutigen Eisenbahnbetrieb unbedingt notwendig ist. Diese hohen Anforderungen kann nur die elektrische Traktion erfüllen, denn keine Dampflokomotive,

die früher hier verkehrte, könnte das schnelle Tempo der elektrischen Züge erreichen.

Zum Abschluß sollen die Worte stehen, die der damalige Verkehrsminister, Alois Indra, bei der Eröffnung des elektrischen Betriebs sprach: „Die Elektrifizierung ist ein großes Werk, das in der neueren Geschichte unserer Eisenbahnen keine Analogie hat. Durch ihre Vollendung schaffen wir günstige Bedingungen dafür, daß wir unsere bedeutenden Aufgaben noch besser erfüllen, und daß unser Verkehrswesen ein noch wirksameres und zuverlässigeres Instrument im Aufbaustreben unseres Volkes für eine glückliche Zukunft unserer Heimat wird“.

„Als im Jahre 1966 der lang ersehnte Wunsch in Erfüllung ging“

Interesse für die Modelleisenbahn hegte ich zwar schon von Kindesbeinen an, aber der Geldbeutel meines Vaters erlaubte es nicht, in dieser Hinsicht Anschaffungen zu machen. Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges und die Nachkriegsjahre trugen dann ein Übriges dazu bei, daß die „Modellbahnerei“ vorerst nur Wunschtraum blieb.

Gegen Ende der 50er Jahre war es aber dann endlich soweit, wie z. T. weit verbreitet bei Vätern, war der Anlaß die Geburt eines Sohnes. Nun erst konnte ich dem lang ersehnten und geliebten Hobby frönen. Seit dieser Zeit gehöre ich auch zu den Abonnenten der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, denn ohne Fachliteratur geht es nun einmal nicht, zumal man ja auch allseitig über das Hobby informiert sein möchte. Zu dieser allseitigen Information gehörte auch meine ehrenamtliche Tätigkeit im Verkaufsstellenbeirat der Konsumgenossenschaft von Schweina, Branche Industriewaren, der im Jahre 1959 die Modellbahnhersteller angegliedert waren. Auf diesem Wege wuchs ich noch mehr in die Materie der Modellbahn hinein und das auch auf Grund der mit der Verkaufsstellenleiterin getätigten Einkäufe beim Großhandel. Desweiteren stand ich bis Ende der 60er Jahre in jeder Vorweihnachtsaison etwa 120 Stunden hinter dem Ladentisch und verkaufte Modellbahnartikel.

Als dann im Jahre 1966 der Aufruf des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR zur Gründung von zentralen Arbeitsgemeinschaften an bis dahin unorganisierte Modelleisenbahner erging, ging für mich — als abseitswohnendem Modellbahnfreund — der lang ersehnte Wunsch, Mitglied des DMV zu werden, in Erfüllung. Nach Anmeldung beim BV Erfurt, wurde ich dann am 8. November 1966 in den Verband aufgenommen.

Bis zur endgültigen Gründung der ZAG war ich herzlich bei der Erfurter AG „Johannes Scharrer“ als Gast willkommen. Der damalige, leider zu früh verstorbene BV-Sekretär Willy Lemitz bemühte sich sehr, mir die vielseitigen Möglichkeiten, die sich bei der Beschäftigung mit der Modellbahn bieten, zu vermitteln.

Mit der Gründung der ZAG 4/2, im Frühjahr 1967, deren Initiatoren der spätere AG-Leiter Werner Umlauf und der Freund Karl-Heinz Becker waren, nahm das Verbandsleben seinen Anfang. Einige Stationen seien, stellvertretend für viele andere Erlebnisse, hier genannt: Gut in Erinnerung sind mir noch die interessanten und bildenden Lichtbildervorträge über das Vorbild bei der Deutschen Reichsbahn, die der Freund Umlauf gestaltete und die bei den Versammel-

ten immer großen Anklang fanden. Im Jahre 1968 nahm ich die Gelegenheit wahr und besuchte den Internationalen Modellbahnwettbewerb in Dresden. Dies war für mich, seit Eintritt in den DMV, zugleich der erste Höhepunkt im Verbandsleben. Viele sollten noch folgen, so als Gast beim MOROP-Kongress in Dresden, beim Verbandstag in Schwarzburg, nicht zu vergessen die vielen Sonderfahrten, die Delegierungen auf BV-Ebene, der Besuch des Modelar-Club Plzeň (ČSSR) anlässlich des MOROP-Kongresses 1976 u. v. a. Bereits zur Tradition, so kann ich sagen, sind die von Freund Pretzsch und dessen Vater bestens organisierten Besuche bei Freunden in der ČSSR geworden. Ich selbst unterhalte sehr gute, freundschaftliche, ja sogar familiäre Beziehungen zu einem Mitglied des Modelar-Club Plzeň.

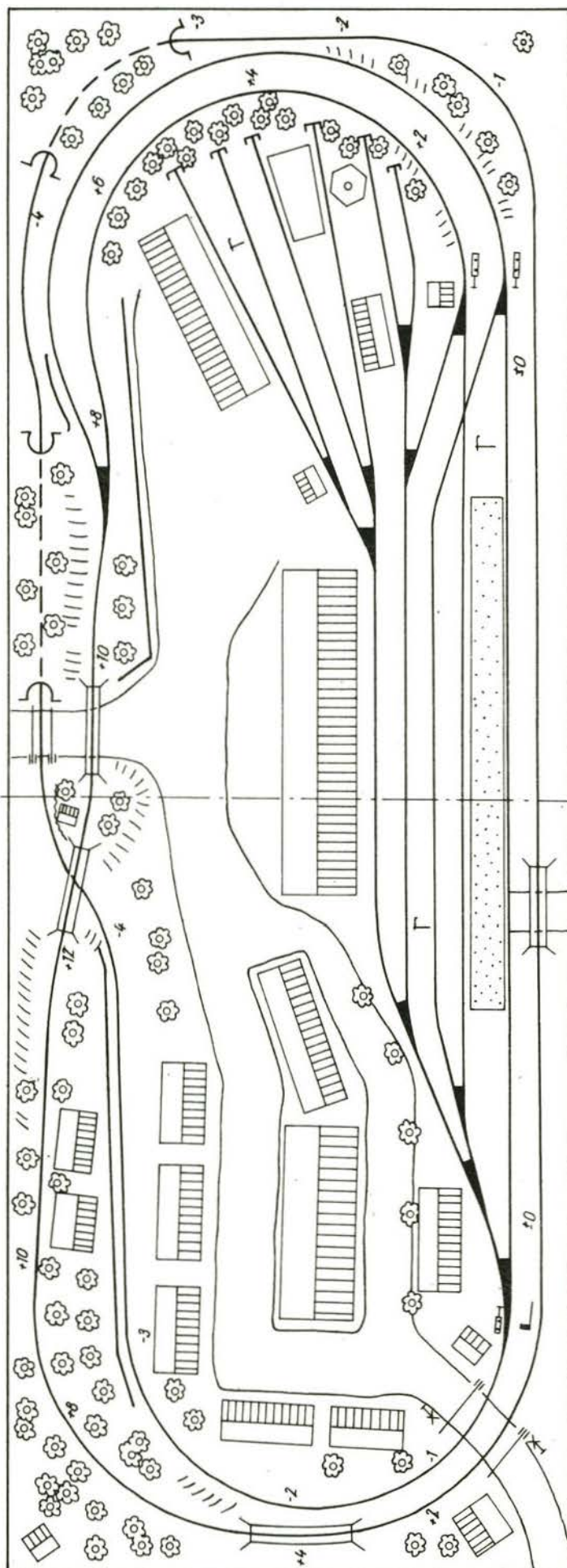
Es würde diesen Rahmen sicher sprengen, wollte man alle Exkursionen, Versammlungen und sonstige Veranstaltungen erwähnen; ein ZAG-Tagebuch (bereits mehrere Exemplare) gibt darüber bestens Auskunft. Die Gründung der ZAG war also ein voller Erfolg, was u. a. auch die beständig gestiegenen Mitgliederzahlen beweisen. Von anfangs 18 bis 20 Freunden stieg die Anzahl der Mitglieder in der ZAG bis zum heutigen Tag auf 120 Freunde an, so daß es sich erforderlich machte, die AG in Interessengruppen, und zwar Modellbahnfreunde (Jugendgruppe Ilmenau), Freunde der Eisenbahn und Gruppe Nahverkehr, zu unterteilen. Dies geschah schon Februar 1974, als der Freund Jürgen Pretzsch die Leitung der AG übernahm.

Mittlerweile sind nun 10 Jahre vergangen, die ich als Mitglied des DMV in der ZAG 4/2 Erfurt verbringen konnte. Es waren bis jetzt wirklich schöne, erlebnisreiche Stunden und eine sinnvolle Freizeitgestaltung, die mir in unserem Arbeiter- und Bauern-Staat geboten wird.

Wenn auch der Anmarschweg aus dem Kreis Bad Salzungen manchmal beschwerlich ist und ich an den Arbeitseinsätzen am „Dienstort“ in Erfurt nicht immer teilnehmen kann, so kann ich doch sagen, es hat sich gelohnt, Mitglied der ZAG und somit des DMV zu sein.

Meinen kurzen Beitrag möchte ich mit den Worten von L. I. Breshnew schließen: „Das Verhalten eines Menschen im täglichen Leben ist nicht nur seine persönliche Angelegenheit. Freizeit ist nicht eine Zeit, die frei ist von Verantwortung gegenüber der Gesellschaft“.

Ernst Müller, Schweina



Aus dem Land des Roten Oktober...

..., aus der belorussischen Stadt Grodno sandte uns der sowjetische Modellbahnfreund Pjotr Grobatsch anlässlich des 60. Jahrestags der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die herzlichsten Grüße, verbunden mit dem Wunsch auf gute Gesundheit und viele weitere Erfolge, was wir auch an alle Modelleisenbahner weitergeben möchten. Das soll hiermit geschehen sein.

Herr G. ist ein begeisterter Modellbahnfreund, der sich von früher Jugend an für alles, was mit der Eisenbahn zusammenhängt, stark interessiert. Der jetzt 30jährige Arzt hatte dafür aber auch die allerbesten

Voraussetzungen: Seine Mutter und sein Vater sind auch heute noch Eisenbahner. Und so schreibt er uns über seine Kindheit: „Ich kannte genau das Heulen der Sirene der Dampflokomotive meines Vaters, und dann eilte ich zum Bahnhof, um ihn zu treffen, wenn er von einer planmäßigen Zugfahrt zurückkehrte. Mein Vater nahm mich aber auch mit, wenn er Rangierdienst hatte. Und wenn er mir dann einmal erlaubte, die Loksirene zu betätigen, dann war das für mich ein Freudenfest. Mit 10 Jahren kannte ich bereits sämtliche Signale, und ich konnte die wichtigsten Teile der Dampflokomotive aufzählen...“

Natürlich wollte er schon immer gern auch eine Eisenbahn im kleinen besitzen, doch gab es damals in den Spielwarenläden so etwas noch nicht. So begann Herr G., aus Holz und Konservenbüchsenblech selbst etwas zu bauen. Bis dann eines Tags PIKO-Erzeugnisse in den Geschäften erschienen. Da gab es für ihn keinen Halt mehr! Inzwischen hat er eine H0-Anlage aus DDR-Erzeugnissen aufgebaut und verfügt über einen ansehnlichen Fahrzeugpark.

Die Anlage mißt 3000 mm x 1000 mm, sie besteht aus zwei gleichgroßen Teilen. Vieles entstand auch noch im Eigenbau, so zum Beispiel viele Gebäude aus Plasteteilen und aus Karton. Figuren stellte er aus Knetmasse her, so auch die Bahnsteigaufsicht, die bei Annäherung eines Zugs mit der Flagge in der Hand aus dem Dienstraum austritt. Das Bedienungspult wurde in einem kleinen Kasten untergebracht, über leicht lösbare Mehrfachkabel ist das Pult mit der Anlage verbunden. Ein oder auch zwei Personen können die Anlage bedienen.

Bild 1 Das ist die H0-Anlage unseres sowjetischen Modellbahnfreundes Gorbatsch. Das Empfangsgebäude wurde in typisch heimatischem Stil von ihm angefertigt, desgleichen auch die Fahrleitungsmasten.

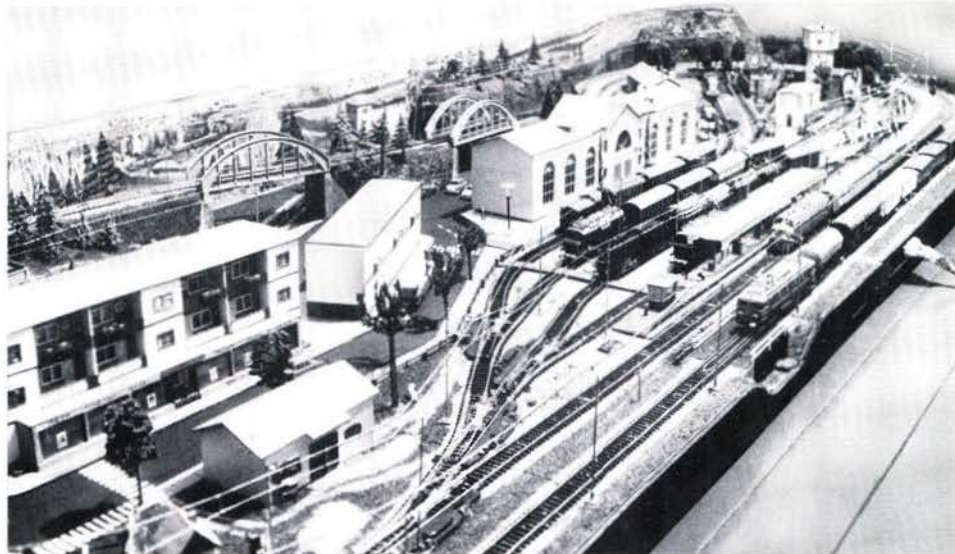


Bild 2 Auf dem rechten Anlagenteil wurde die Güterabfertigung untergebracht. Man erkennt hier auch gut die verschiedenen weiteren selbstgebauteisenbahnhochbauten.



Bild 3 Hinter der Güterabfertigung erkennt man die Anlagen für einen kleineren Lokomotivbahnhof, wie Kohlebunker, Wasserturm usw.



Bild 4 Auch im linken Anlagenteil sind zahlreiche Eigenbauten zu sehen, doch Herr G. hat noch weitere große Pläne für den Ausbau seiner Anlage.

Fotos und Zeichnung: P. Gorbatsch, Grodno



Wir bleiben im Lande Lenins...

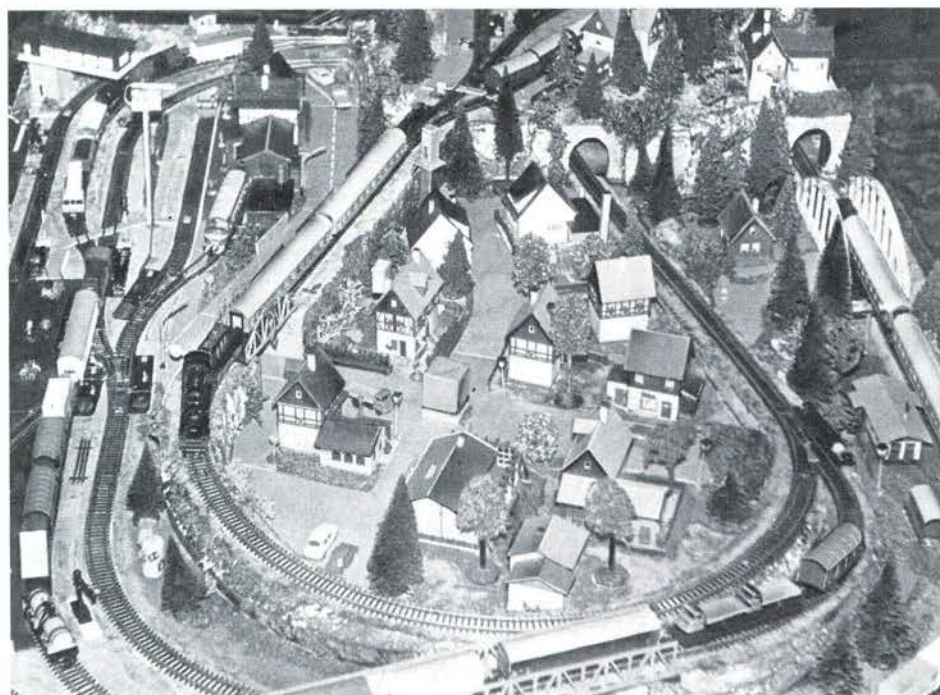
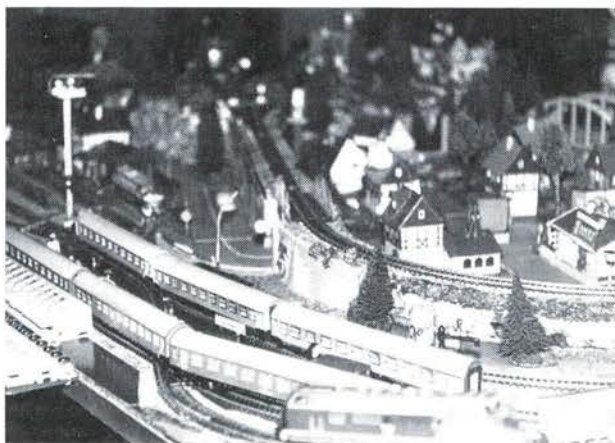


Bild 1 So schaut der Anlagenteil A, aus der Vogelperspektive betrachtet, aus, (vgl. auch den Gleisplan)

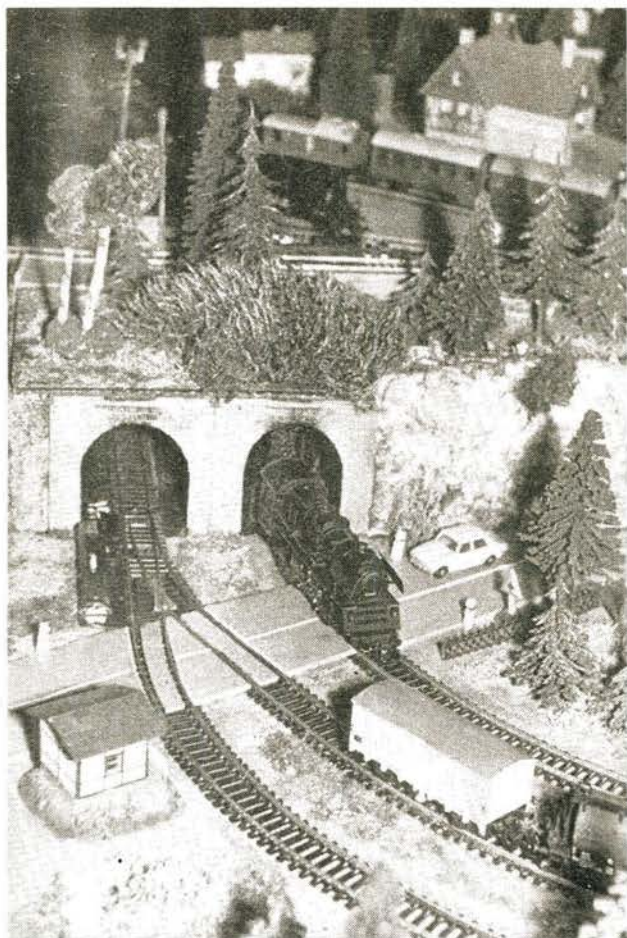
Bild 2 Ebenfalls ein Ausschnitt vom Anlagenteil A. Die Schaltelemente hat Herr M. an der Anlage direkt installiert.



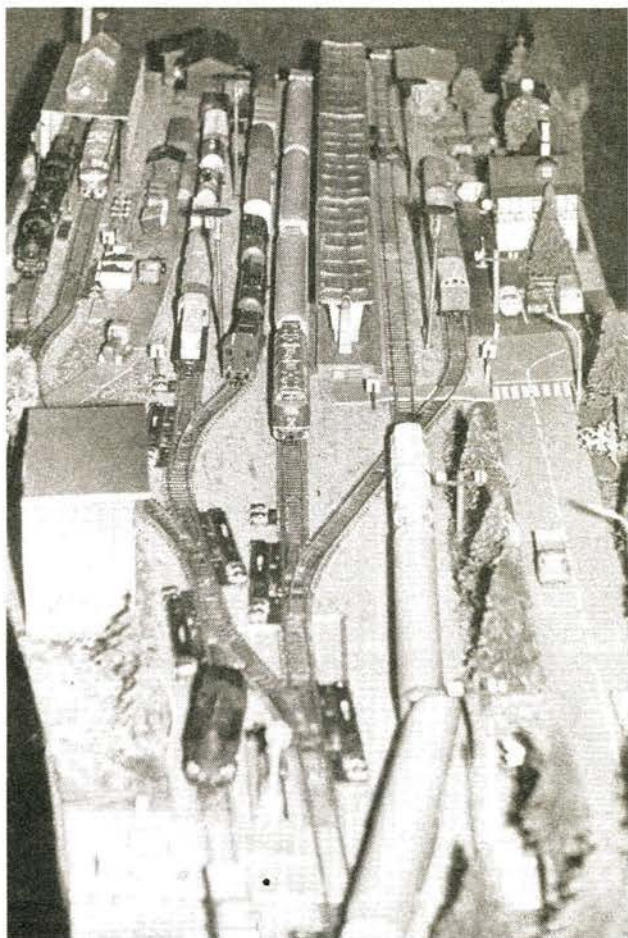
... und betrachten uns gleich noch eine weitere Modelleisenbahnanlage, diese jedoch in TT. Sie gehört dem 25jährigen Korrespondenten Wadim Medwedjew aus Leningrad. Das Interesse an der Modellbahn wächst in der Sowjetunion ständig, besonders seit der Zeit, seit es unsere DDR-Modellbahn-Erzeugnisse dort im Handel gibt.

Herr M. wählte die Nenngröße TT deshalb, weil sie ihm bei seinem „häuslichen Modellbau“ mehr Möglichkeiten bietet. Interessant ist die L-förmige Anlagen-gestaltung. Den Teil A baute Herr M. von 1974 bis 1975 auf. Dieser Teil hat die Abmessung von 1500 mm x 1100 mm. Dann erweiterte er die Anlage um den Teil C (1500 mm x 700 mm) und verband beide mit dem Stück B. Auf dem kleineren Anlagenteil wurde der Bf „Neustadt“ mit 3 Reisezug-, 2 Güterzuggleisen sowie mit einem Depot für 2 bis 4 Lokomotiven untergebracht. Insgesamt wurden 23 m Gleis, 21 Weichen verlegt, 3 Brücken errichtet, und an Fahrzeugen sind 11 Lokomotiven, 14 Reisezug- und 41 Güterwagen vorhanden.

Herr M. liest auch seit einigen Jahren unsere Fachzeitschrift, und seinen Brief beendet er wie folgt: „...Vielen Dank sage ich Ihnen für das interessante Material, das Sie veröffentlichen. Und ein besonderer



3



4

Bild 3 Auch bei der landschaftlichen und sonstigen Ausgestaltung gab sich der Erbauer Mühe, wie dieses Bild zeigt.

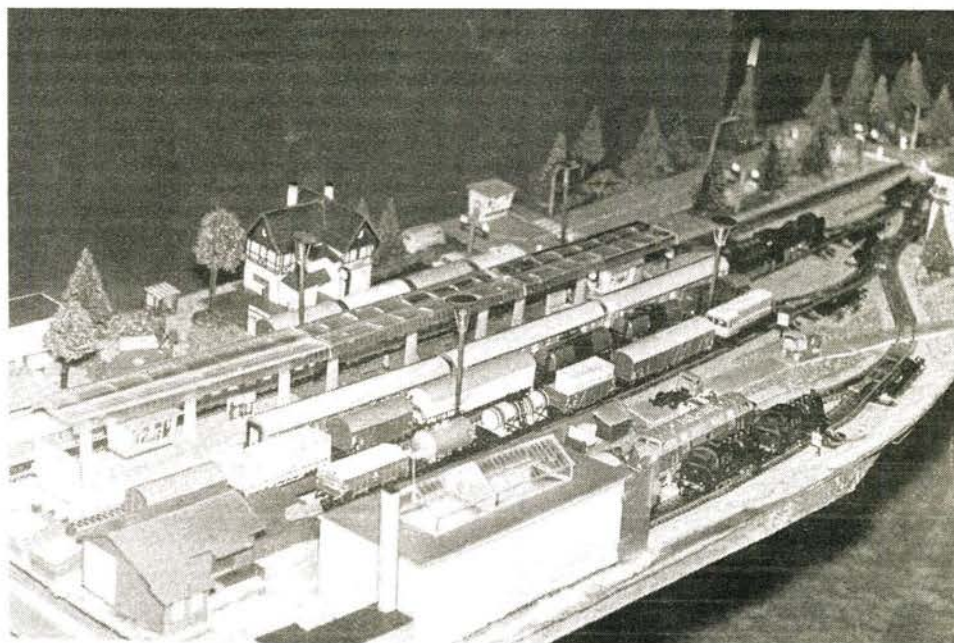
Bild 4 Hier können wir gut die Gleisanlagen (Anlagenteil C) des Endbahnhofs „Neustadt“ erkennen...

Bild 5 ...die wir hier noch einmal von der Seite aus gesehen erblicken.

Fotos: W. Medwedjew, Leningrad

5

Dank gilt auch dem VEB Berliner TT-Bahnen für seine sehr schönen Modelle! Alles das wird in Ihrem Lande hergestellt, das uns auf diese Weise besser bekannt wird, und das trägt auch zur weiteren Vertiefung der Freundschaft zwischen unseren beiden Völkern bei.“ Wir pflichten dieser Meinung von Herrn M. vollkommen bei. Es erfüllt bestimmt alle DDR-Bürger, die irgendwie mit der Modellbahn zu tun haben, mit Genugtuung, zu erfahren, daß sich auch in der UdSSR immer mehr Menschen an der kleinen Bahn erfreuen.



Aus der Geschichte sowjetischer Dampflokomotiven ...



Bild 1 Lokomotive C^u 100-49 im Sommer 1959 im Finnischen Bahnhof von Leningrad...

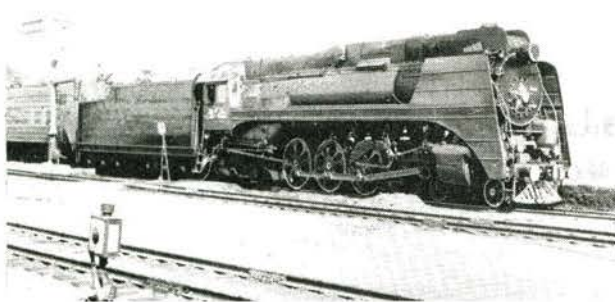


Bild 2 ...und hier die P 36-0006, eine 2'D2'h2-Lokomotive, in Smolensk

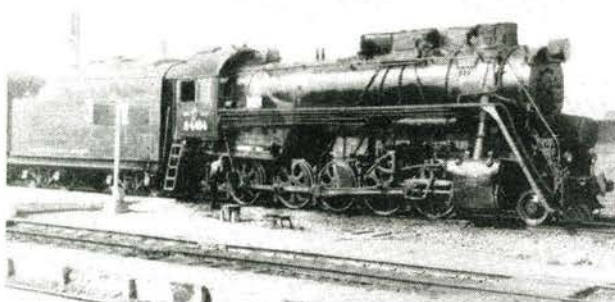


Bild 3 Güterzuglok L 4454 (1'E), aufgenommen im Jahre 1970

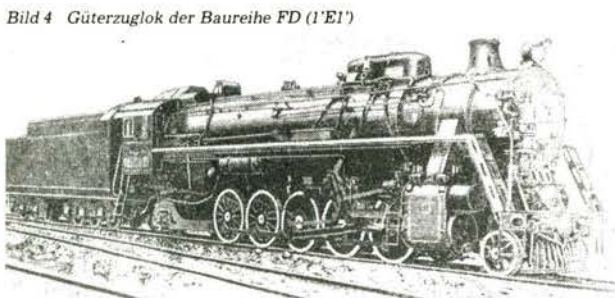


Bild 4 Güterzuglok der Baureihe FD (1'E1')

„Die Erscheinung des die unabsehbare Ebene von Horizont zu Horizont durchmessenden Eisenbahnzuges, begleitet von der Rauchfahne und den Sirensignalen der Lokomotive, gehört zu den beeindruckendsten, unvergeßlichen Erlebnissen meiner Kindheit“ — so poetisch illustrierte ein sowjetischer Eisenbahnfreund in einem seiner Briefe seine früh gereifte Erkenntnis von der ganz besonderen Bedeutung, die der Schienenverkehr für die wirtschaftliche, kulturelle Erschließung und Entwicklung eines Landes von so riesiger Ausdehnung wie die Sowjetunion besitzt. In der Tat ist die Rolle der Eisenbahn, in unserer Zeit durch den Luftverkehr wirkungsvoll ergänzt, kaum zu überschätzen. Vielfältige Versuche und Anstrengungen, forciert nach Errichtung der Sowjetmacht und Meisterung wirtschaftlicher Anlaufschwierigkeiten, betrafen auch die Erhöhung der Streckenauslastung durch den Einsatz immer größerer und zugkräftigerer Traktionsmittel, bis der XX. Parteitag der KPdSU im Jahre 1956 jene denkwürdige Direktive beschloß, in der es heißt: „Um die Durchlaßfähigkeit der Eisenbahnstrecken zu erhöhen, sind Arbeiten zur technischen Rekonstruktion des Eisenbahnwesens durch breite Einführung von Elektro- und Diesellokomotiven mit dem Ziel zu realisieren, daß diese bereits im Jahre 1960 40...45% des gesamten Güterumschlages bewältigen“.

Noch im gleichen Jahre stellte die sowjetische Industrie den Dampflokomotivbau ein, lediglich einige Industrielokomotiven der Baureihe 9P wurden noch 1957 montiert. Wie vorgesehen, überstieg schon 1960 der Anteil neuer Traktionsarten am Güterverkehr 40%. Am Ende des Jahres 1974 wurden bereits weniger als 1% aller Zugfahrten mit Dampflokomotiven ausgeführt. Heute sind nur noch im Rangierbetrieb und untergeordneten Diensten Dampflokomotiven zu finden. Dies sind fast ausschließlich die vielseitig einsetzbaren Baureihen mit 18 t Achsdruck (C^u, P36, L), die sich durch höchste Wirkungsgrade auszeichnen. Auf einem ständig wachsenden Streckennetz (1927: 77 000 km, 1971: 135 400 km, 1973: 136 767 km; zum Vergleich DDR 1974: 14 200 km) verkehren in der Sowjetunion heute täglich etwa 40 000 Güter- und 17 000 Personenzüge. Der Güterumschlag der Sowjetischen Eisenbahnen beträgt mehr als das 5fache der US-amerikanischen. Die Baikal-Amur-Magistrale (BAM) wird als das größte Bahnbauprojekt des Jahrhunderts bezeichnet.

Der schnelle „Abgang“ der Dampflokomotive mag aus heutiger Sicht ökonomisch nicht in allen Phasen und mit den hinreichend bekannten Begründungen zu rechtfertigen sein. Unverdient — angesichts der oben illustrierten Wertschätzung des Schienenverkehrs — erscheint die relative Vergessenheit, in der sie z. Z. in der Sowjetunion versunken ist und die sich im Fehlen einschlägiger Publikationen und in mangelnder Popularität — auch unter der Jugend — äußert. Daß dies „relativ“ ist, beweisen u. a. die mindestens 18 Dampflokomotiven, die in der Sowjetunion als Denkmäler erhalten werden; deren jüngste dürfte die in Nowosibirsk aufgestellte FD 20-3000 (1'E1') sein.

Neben in großen Stückzahlen gefertigten Serien, wie den Baureihen E, C^u, FD und L, hat der sowjetische Dampflokomotivbau vor allem in den 30er und 40er Jahren eine Vielfalt von Versuchskonstruktionen und Neuentwicklungen hervorgebracht. Die erstaunliche Fülle der Versuche, durch Zwangsumlauf-, Hochdruck- u. a. Kesselkonstruktionen, Verbrennungsluft- und Speisewasservorwärmer, Saugzulanlagen u. ä. die Wirtschaftlichkeit der Dampfmaschine zu erhöhen, muß hier unbehandelt bleiben. Darüberhinaus entstanden aber auch eine Anzahl bemerkenswerter Lokomotiven, die in kleineren oder größeren Serien gefertigt wurden oder Einzelgänger blieben. Unter ihnen befinden