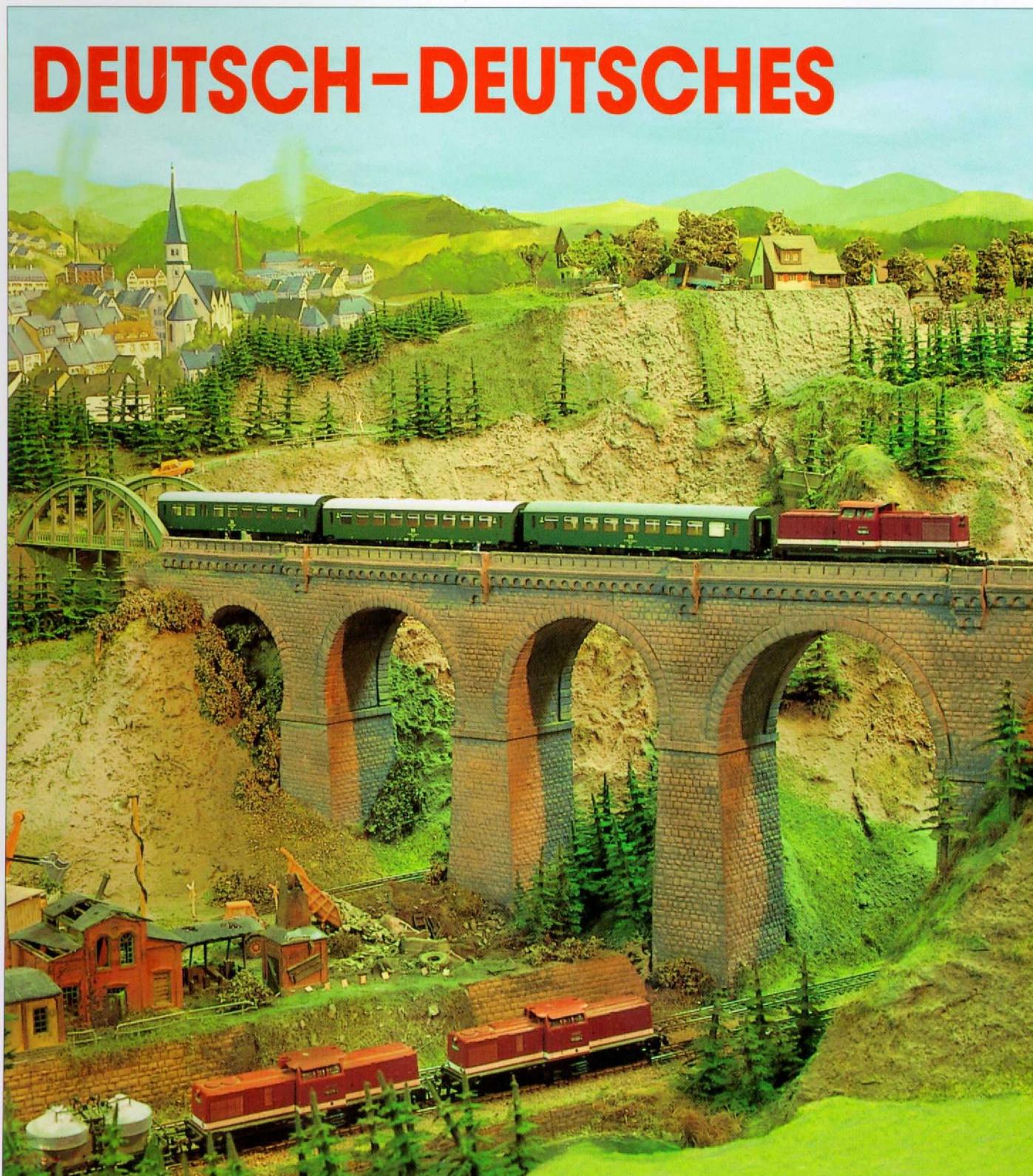


SPEZIAL

DEUTSCH-DEUTSCHES



ELBSANDSTEIN IN GELENAU ● SIGNALE OST UND WEST ● MARKERSBACH:
VORBILD + MODELL ● MODELLBAHN-GESCHICHTE ● DAMPF-PARADIES

Fritz Borchert, den wir um dieses „Zur Sache“ gebeten haben, arbeitete lange Jahre als Lektor im Ostberliner Verkehrsverlag transpress. Ab 1990 war er Chefredakteur des „Modelleisenbahner“. Den Umzug der traditionsreichen Zeitschrift von Berlin nach Stuttgart hat er nicht mitgemacht. Er blieb also in Berlin und wirkt heute als freier Eisenbahnpublizist.

Sprache ist etwas Lebendiges, sie entwickelt sich mit den gegebenen Umständen. So scheint es heute in Deutschland als normal empfunden zu werden, von *Ossis* und *Wessis* zu reden, Begriffe, die erst vor vier Jahren geboren wurden und das Gegenteil von dem bewirken, was gesellschaftlich anzustreben ist: Sie verfestigen eine Teilung, die doch eigentlich überwunden werden soll. Halten die Modelleisenbahner da mit?

Allgemein ist anerkannt, daß die letzten 40 Jahre im Eisenbahn hobby eine zweigleisige Entwicklung bewirkt haben.

Das war nicht so sehr auf den Einfluß des Vorbildes zurückzuführen – auseinanderdriftende Fahrzeugkonstruktionen, Signale und Vorschriften – als vielmehr auf die völlig anderen gesellschaftlichen

Gegebenheiten. Vereine im Sinne bürgerlichen Rechts waren in der DDR schlicht verboten, also drängten sich die Freunde der Eisenbahn in die Arbeitsgemeinschaften.

Hier fanden sie die Nische, sich abseits vom die Kreativität lähmenden Alltag schöpferisch zu betätigen. Ungewollt gefördert wurde die Flucht ins Hobby durch die Schwerfälligkeit der DDR-Wirtschaft, technische Neuerungen in die Realität umzusetzen. Nicht allein, daß jede Änderung ohnehin Störfaktor für eine starre Planwirtschaft ist, gab es stets enorme Materialschwierigkeiten. Zusammen führte das – um nur ein Beispiel zu nennen – in der Modellbahnindustrie dazu, daß elektronische Bauelemente nicht eingesetzt wurden. Hier liegen die Wurzeln für die ausgeprägte Bastelfreudigkeit der DDR-Modellbahner bis hin zur Kleinserienherstellung. Auch die Wurzeln für die Lust am Wettbewerb, national wie international, sind da zu suchen, weil es natürlich ist, seine Kraft messen, sein Können beweisen zu wollen.

Die unterschiedlichen Gegebenheiten konnten indes nicht verhindern, daß über alle Zonen-, Staats- und Verbotsgrenzen hinweg zwischen den deutschen Modellbahnern ein lebhafter Austausch stattfand. Die DDR-Zeitschrift *Modelleisenbahner* wechselte gegen Zubehör über die Mauer, Bücher aus dem DDR-Verkehrsverlag transpress wurden gegen Fahrzeuge getauscht, und die Reisemöglichkeiten der westdeutschen Eisenbahnfreunde führten viele Gleichgesinnte im DR-Dampflokparadies zusammen.

Im Jahr 1990 standen mit der politischen Vereinigung der beiden Staaten auch Entscheidungen über das weitere Schicksal der beiden deutschen Modellbahnverbände an. Es geht hier nicht ums Schiedsrichtern, ob die Befürworter oder die Gegner einer Vereinigung des DMV mit dem BDEF aus heutiger Sicht die Klügeren waren. Es gilt aber

festzustellen, daß die Vereinigung nicht zur Stärkung des Modellbahnwesens geführt hat. Ganz sicher ist das auch den seit 1990 permanent stattfindenden fruchtlosen Auseinandersetzungen in der und um die Führungsriege des BDEF zuzuschreiben.

So vermochte niemand bisher die Muße zu finden, einmal darüber nachzudenken, ob denn die beim DMV gehandhabte Regionalisierung des Verbandes in die acht Direktionsbezirke der DR vom Prinzip her nicht auch für den BDEF nützlich sei.

Es ist schließlich eine Binsenweisheit, daß man besser miteinander kann, wenn man sich näher kennt, daß man schneller zueinander findet, wenn man es zueinander nicht so weit hat. Das gilt für die Sachsen genau so wie

für die Hessen, die Nordlichter oder die Berlin-Brandenburger. Gerade die haben bewiesen, was ein kluger Führungsstil vermag: Dem behutsamen Wirken des viel zu früh verstorbenen Horst Schild ist es zu verdanken, daß in der Hauptstadt keine Trennungslinie zwischen den Vereinen mehr besteht.

Wenn auch einige Idealisten das Hobby für ein Ding an sich halten, worin die Politik nichts verloren habe, so schert sich die Wirklichkeit nicht darum. Hobbys sind nicht im Vakuum angesiedelt, sondern unter anderem in Europa. MOROP ist vor 20 Jahren mit dem Ziel geschaffen worden, die Kraft der nationalen Verbände unter einem Dach zusammenzufassen. Das hat Früchte getragen, man denke allein an die Segnungen der Normung.

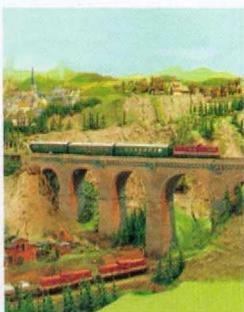
Nun klopfen in diesen Tagen die politisch als *osteuropäisch* bezeichneten Staaten an die Pforte des Europa-Hauses. Mit ihnen begehren die Modelleisenbahner Einlaß. MOROP hat sie aufgenommen, unbürokratisch, was die Beiträge betrifft – Devisen, über die in Prag, Warschau, Budapest, Sofia und Moskau kaum ein Modellbahnverband verfügt. MOROP appelliert daher an die Solidarität, sucht Sponsoren und Spender – und findet sie. Aber kein Weg scheint zu einem europaweiten Modellbahnwettbewerb zu führen. Auf die wiederholte Anregung hört man als Antwort Argumente, wie das der ungleichen Ausgangslinie hinsichtlich der Materialbasis und andere Ausflüchte mehr.

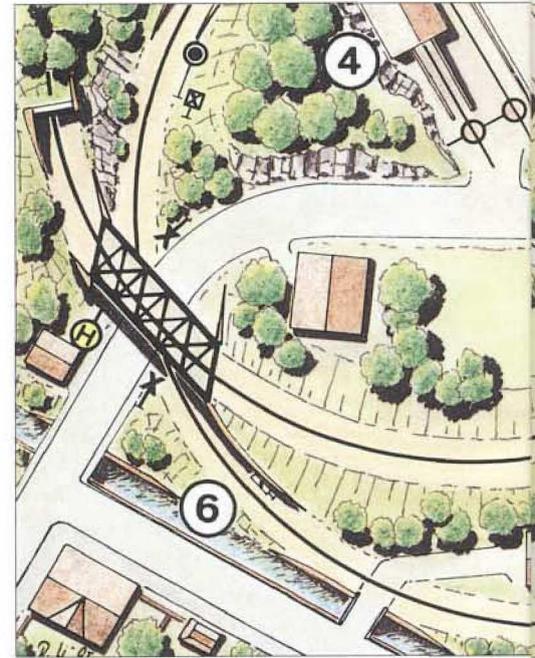
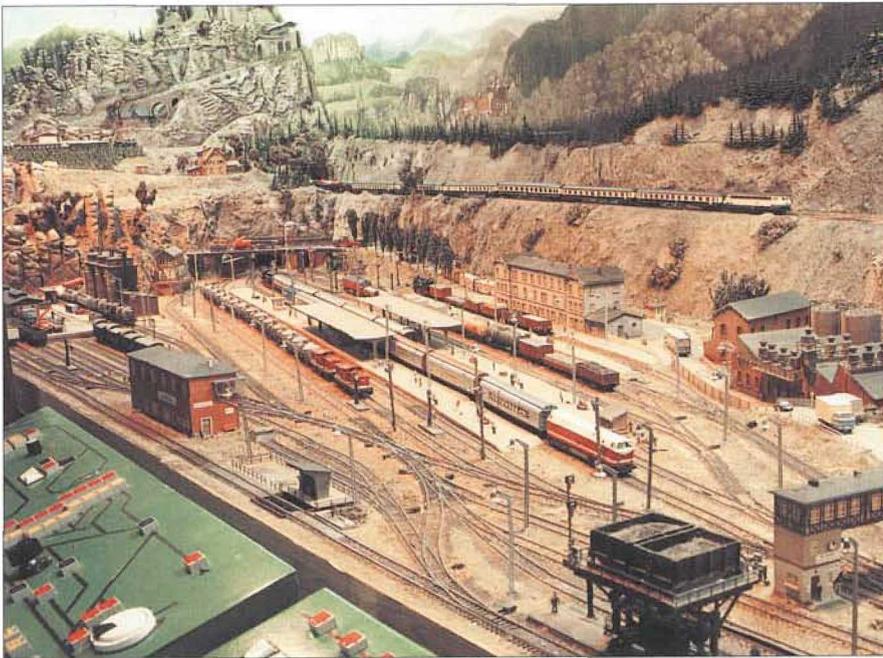
MOROP wird andererseits immer häufiger vorgeworfen, ein Reisebüro für ältere Eisenbahnfreunde geworden zu sein. Wäre es nicht an der Zeit, hier endlich etwas mehr für die Modellbahner und für echte Gemeinsamkeit zu tun? In hohem Maße reizvoll wäre zu sehen, was Kreativität aus einer guten oder schlechten Materialsituation zu schaffen vermag. Schließlich ist es doch der Geist, der verbindet, und nicht das Geld.

Fritz Borchert

GEIST ODER GELD?

Günter Kühn fotografierte den Viadukt auf der großen Anlage des Modellbahnclubs aus Gelenau.





Elbsandstein in Gelsenau.

Steile Felsen und ausgedehnte Landschaft kennzeichnen die große Anlage des Cubs aus dem Erzgebirge; 1992 wurde sie in Köln mit dem Publikumspreis ausgezeichnet. Seite 6.

Signale in Ost und West.

Mehr als vierzig Jahre verlief die Entwicklung beider deutscher Bahnverwaltungen getrennt. Ulrich Rockelmann berichtet über die wichtigsten Unterschiede im Signalwesen. Seite 16.



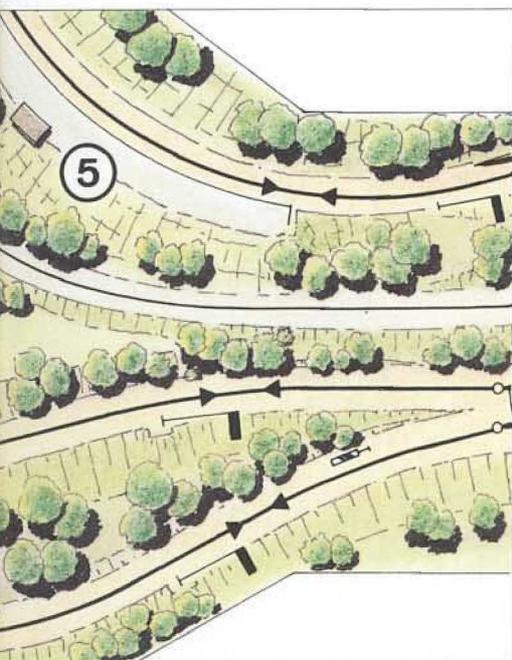
Gerd Naumann



Zum Beispiel Markersbach.

Günter Kühn erzählt die Geschichte einer erzgebirgischen Eisenbahnstrecke. Dabei konzentriert er sich vor allem auf Markersbach mit seinem ungewöhnlichen Stahlstützen-Viadukt. Für die Umsetzung ins Modell hat er auch einiges zu bieten. Seite 38.

DER INHALT VON HEFT 23:



Rolf Knipper

... und noch mal ins Erzgebirge.
Wachsende H0-Anlage auf Bur-Modulen
– eine Variante mit sächsischer Schmal-
spur ist auch dabei. Seite 64.

ZUR SACHE

Geist oder Geld? 3

MODELLBAHN-ANLAGEN

Elbsandstein in Gelenau 6

VORBILD

Signale in Ost und West 16

Weichen zum Schutz
der Volksrepublik 58

VORBILD + MODELL

Zum Beispiel Markersbach 38

ALBUMBLATT

Wessi baut Ost 27

Entree-Billets fürs Paradies 72

Dampf und Schnee
und schmale Spur 88

MODELLBAHN-GESCHICHTE

Modelleisenbahner

im Dienst des Sozialismus? 32

Nischen-Existenz im Einheitsstaat 52

Modellbahn für die Wissenschaft 80

So entstand mein
Langenschwalbacher 84

IDEE + PLAN

... und noch mal ins Erzgebirge 64

BRANCHE INTERN

Piko im Aufwind 50

Die drei „T“ aus Sebnitz 57

Sachsenmodelle mit
langer Tradition 63

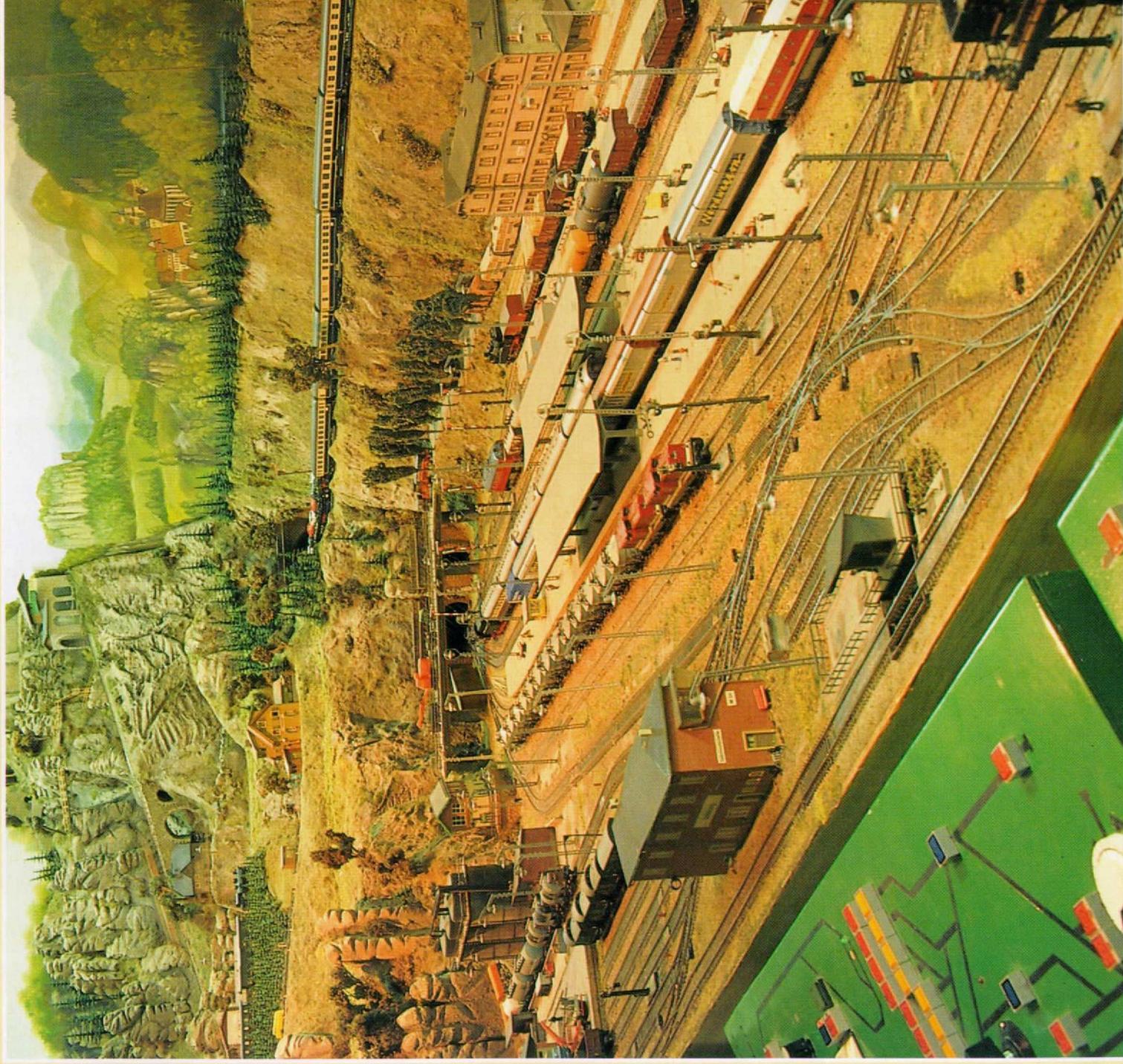
Gützold: Am Anfang war
eine Kolbengießerei 94

VORSCHAU IMPRESSUM 102



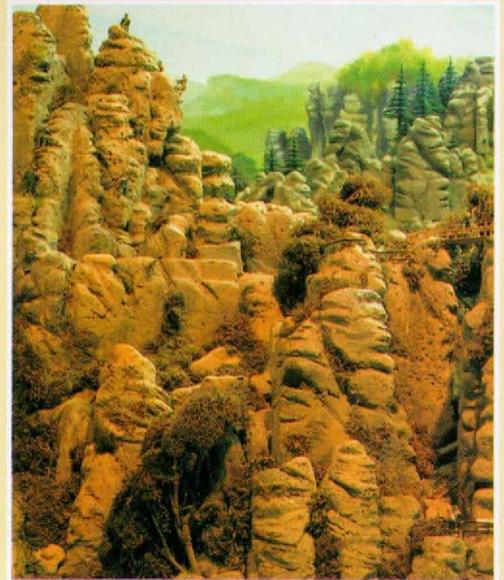
Lothar Barche

Dampf und Schnee und schmale Spur.
Die Strecken des sächsischen Schmal-
spurnetzes sind mittlerweile fast alle
verschwunden. Lothar Barche hatte die
Gelegenheit, dort in den letzten Betriebs-
jahren zu fotografieren. Seite 88.



Günter Kühn

ELBSANDSTEIN INGELENAU



Günter Kühn

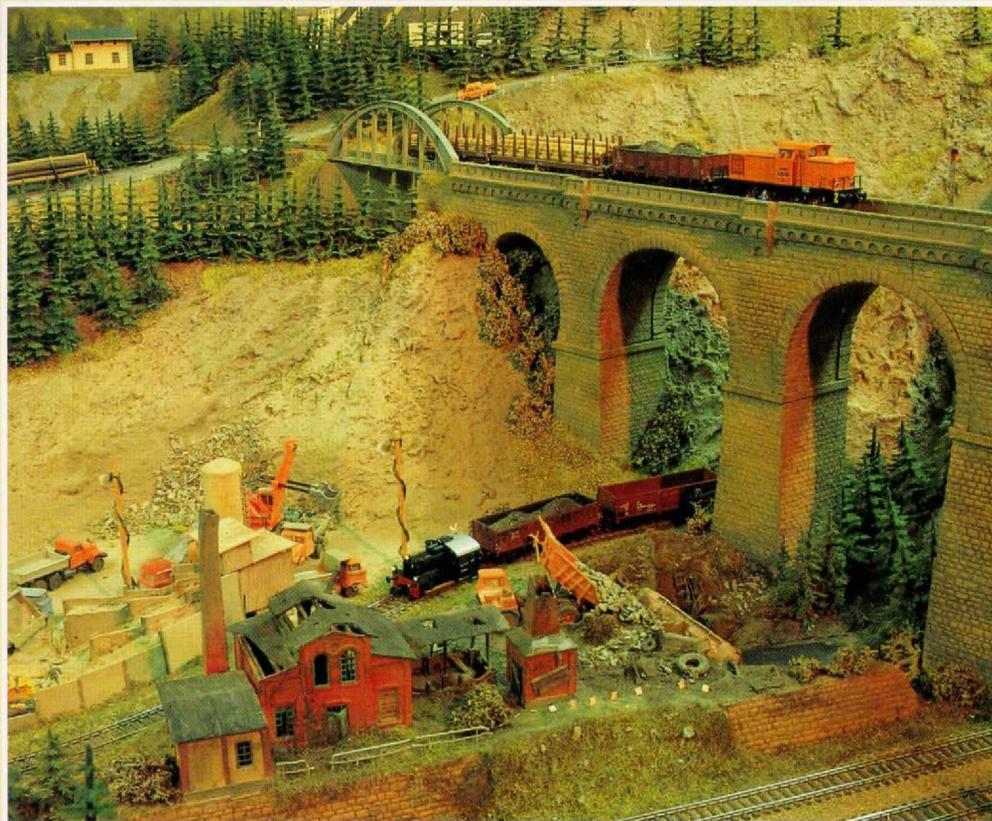
Poetisch. So kann man die Gelenauer Clubanlage nennen. Besonders der gemalte Hintergrund und die Felstürme tragen zur ungewöhnlichen Wirkung bei.

Schon vor einigen Jahren hatte ich die alljährliche Ausstellung der Gelenauer Modelleisenbahner besucht. Ihre optisch hervorragend gestaltete Anlage war Grund genug, auch im Advent 1994 wieder nach Gelenau zu reisen. Ich meldete mich kurzfristig an, und wurde von den Erzgebirglern herzlich willkommen geheißen. Kurz zuvor hatten die Gelenauer in MIBA-Spezial 22 den Bericht über die Plauener Kollegen gelesen. Einer Reportage stand also nichts im Wege.

Zunächst ein wenig Geschichte: Im Februar 1974 scharten sich um Reinhard Herrmann einige Modelleisenbahner und gründeten die AG 3/52 des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR. In MIBA-Spezial war zu lesen, was ein solches Kürzel bedeutete. Da es in der DDR keine bürgerlich-rechtlichen Vereine gab und geben durfte, organisierten sich die Modellbahner im Rahmen der Massenorganisationen. Die Struktur des DMV war eng mit den Reichsbahndirektionen verknüpft, „AG“ hieß Arbeitsgemeinschaft, „3“ stand für RD Dresden, und „52“ war die Ordnungsnummer, die tatsächlich auf die vorhandene Zahl der Arbeitsgemeinschaften schließen ließ. Mehr zum Thema an anderer Stelle in diesem Heft.

Zu Weihnachten 1974 fand eine Ausstellung von Heimanlagen einzelner Mitglieder statt, aber gleich danach ging man an den Bau von Gemeinschaftsanlagen in Nenngröße TT. Die größte maß immerhin 12 Quadratmeter, für die damals im Aufwind segelnde „Spur TT“ ein beachtliches Ausmaß. Man widmete sich auch den Größen N (Piko) und H0m (Herr-Zeuke).

Auf der großen Kölner Modellbahnausstellung 1992 errang der Erzgebirgische Modellbahn-Club Gelenau mit seiner Anlage den Publikumspreis. Günter Kühn hat das Werk der Gelenauer für uns an Ort und Stelle noch mal in Augenschein genommen.



Günter Kühn

Auf der Hauptbahn ein DB-Zug, während sich auf der Nebenbahn eine DR-Garnitur hinauf ins Gebirge quälen muß. Beide Strecken überqueren hier den Abfluß des Stausees.

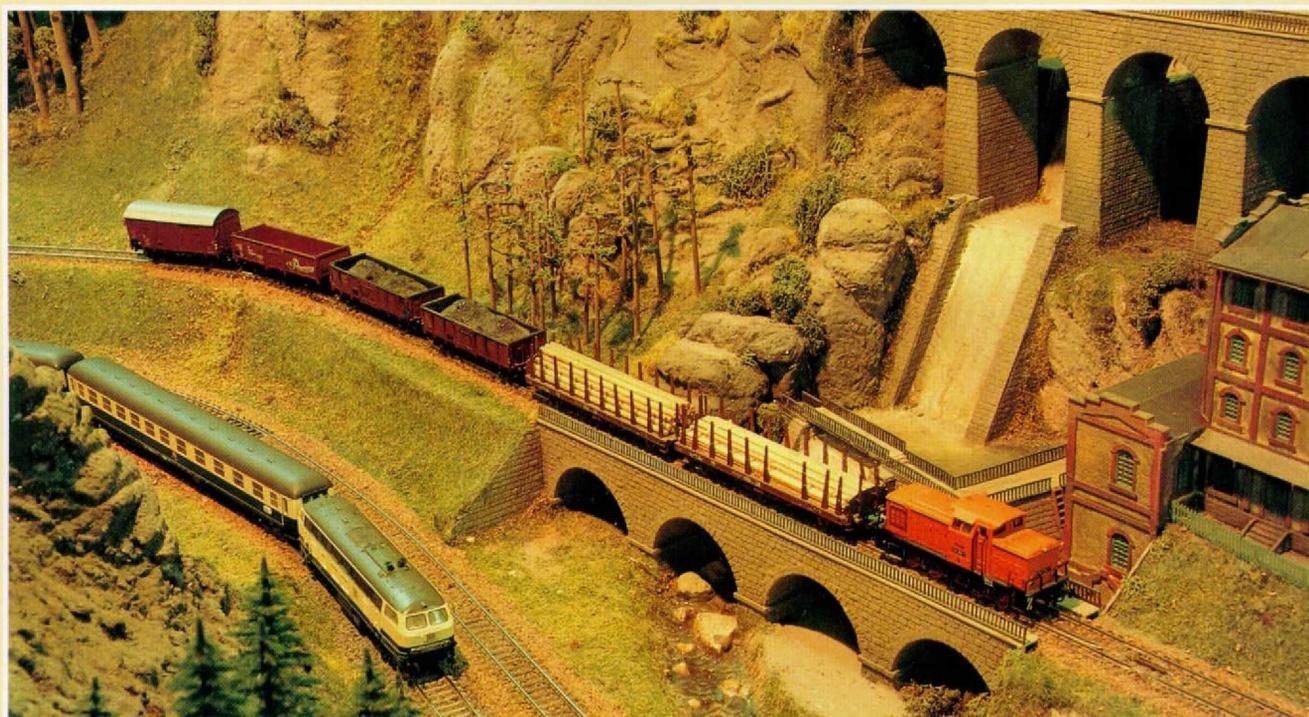
Im Jahr 1980 machte man sich dann an eine große H0-Anlage. Die Planung sah eine Grundfläche von 25 Quadratmetern vor, die Hauptstrecke sollte doppelgleisig sein. Im großen Durchgangsbahnhof sollte eine eingleisige Nebenstrecke abzweigen, fortgeführt von einer Schmalspurbahn: kein Wunder, denn Gelsenau, einst im Thumener Netz gelegen, hatte

früher einen eigenen Schmalspurbahnhof. Nicht genug damit, auf die höchsten Sandsteintürme hinauf war eine Zahnradbahn geplant. Damit ist auch schon die Region umrissen, die die Gelsenauer sich als Vorbild wählten: das Elbsandsteingebirge, die „Sächsische Schweiz“ also, mit den imposanten turmartigen Felsen. Umfangreiche Naturstu-

Der große Bogenviadukt trennt die beiden Schenkel der L-förmigen Großanlage.

Am Fuß der Brücke befindet sich eine der zahlreichen Fabriken, wie sie für das traditionsreiche Industriegebiet Erzgebirge typisch waren.

Erzgebirge und Elbsandstein? Kein Problem für die Gelsenauer Geographie.



Günter Kühn

dien waren nötig, bis diese Naturdenkmäler in Polyurethan-Hartschaum nachempfunden werden konnten.

Das Projekt wurde tatsächlich verwirklicht. 250 Meter Gleis mit 53 Weichen wurden verlegt. Auf der Hauptstrecke können 14 Züge im Blockbetrieb verkehren. Auf der Nebens Strecke fahren vier Garnituren, und auf der Schmalspur sind drei Züge im Einsatz. Gesteuert wird die Anlage über Reed-Kontakte durch 300 Relais. Der verdeckte Aufenthaltsbahnhof ist mit einer Gleiswahlautomatik versehen, die die ankommenden Züge in jeweils freie Gleise leitet. 1985 konnte diese Anlage dann bei der großen Modellbahnausstellung am Berliner Fernsehturm ausgestellt werden, wo sie wohl die meisten der 150 000 (!) Besucher in Augenschein nahmen.

Wie in der DDR üblich, erhielten die Erzgebirgler viele Auszeichnungen. Mehrere Freunde wurden mit der Ehrennadel des DMV ausgezeichnet. Freund Peter Schmorl errang 1985 beim Modellbahnwettbewerb in Trutnov (Tschechoslowakei) den Sonderpreis für seine selbstgebauten Licht- und Formsignale, 1987 erhielt er in Budapest ein Diplom für die EZMG-Lichtsignale nach sowjetischem Vorbild. Auf einem anderen Gebiet trat Claus Schlegel an die Öffentlichkeit: Er veröffentlichte das Buch *Die alte Erzgebirgsbahn*, eine plastische Dokumentation über die Strecke Zwönitz—Scheibenberg. Den größten öffentlichen Erfolg erzielten die Gehlenauer jedoch nach der Wende auf der Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Köln 1992. Im Urteil der Besucher war die Clubanlage aus dem fernen Sachsen die schönste der hier ausgestellten. Den Publikumspreis Köln 1992 überreichte Bundesfamilienministerin Angela Merkel persönlich.

Schwierig war es zu DDR-Zeiten oftmals, das benötigte Material zu beschaffen. Beziehungen halfen, selbst wenn es im Handel nichts gab. „Haste mal ne Fettbemme – ich geb dir ne Butterbemme!“ – nach diesem Motto ging immer etwas. Die in der Strumpffabrik tätigen Modellbahnfreunde zogen also mit Damenstrümpfen los, um Material für die Clubanlage zu ergattern. Auch ging man auf Hamsterfahrten in den Norden der DDR. Die

Die Gehlenauer Clubanlage ist ca. 16,5 m lang und maximal 6,80 m breit. Als verschlungenes

Oval durchläuft die Hauptbahn mehrere Ebenen. Noch rätselhafter für den Zuschauer dürfte der Trassenverlauf der Nebenbahn sein.

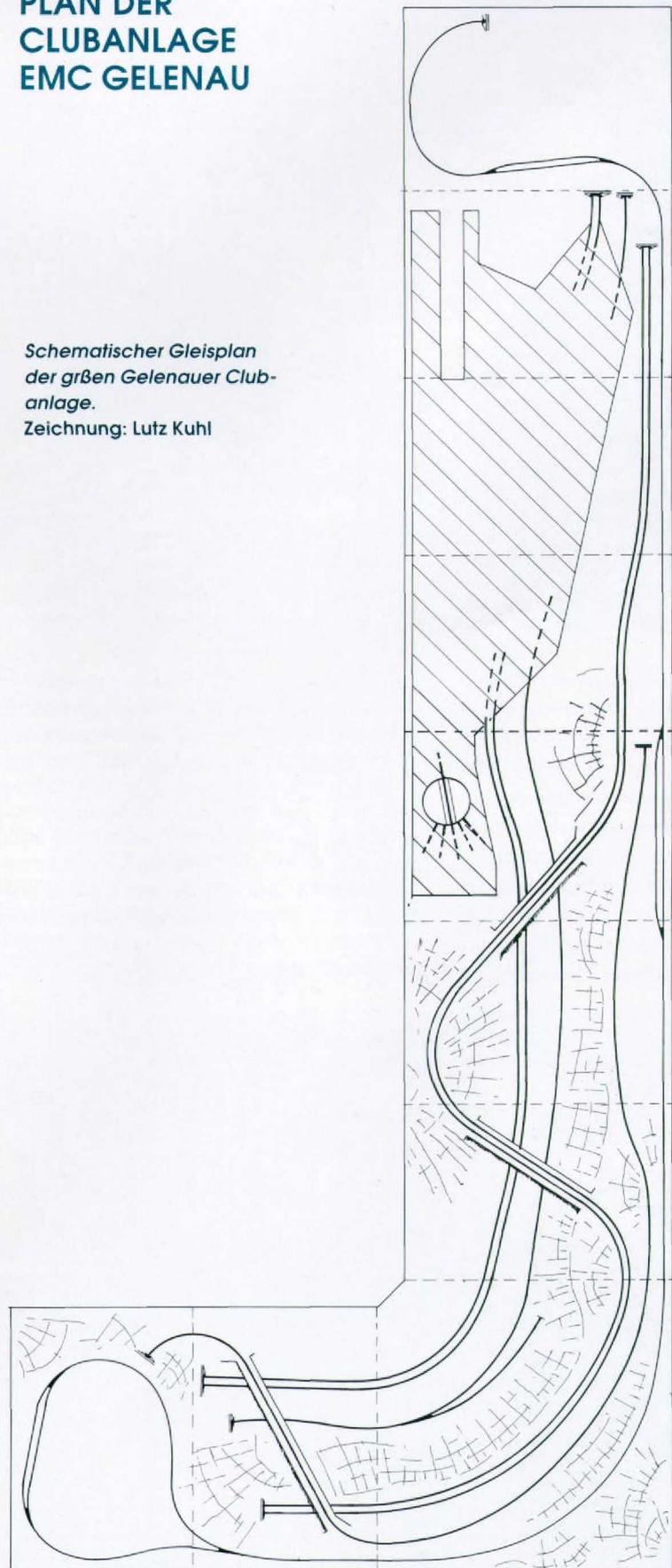
Dazu kommen noch Schmalspur- und
Zahnradbahn.

Nach einer längeren Betriebspausen fragen sich sogar die Aktiven des Gehlenauer Clubs manchmal: „Ja, wo laufen sie denn?“

Bisher scheinen sie diese Frage immer wieder zutreffend beantwortet zu haben.

PLAN DER CLUBANLAGE EMC GELENAU

Schematischer Gleisplan der großen Gehlenauer Clubanlage.
Zeichnung: Lutz Kuhl





EMC Gelsenau

Unten: Butter- oder Fettbemme? Diese Frage blieb beim Ausflug der AG 3/52 im Jahr 1981 von untergeordneter Bedeutung. Beim alltäglichen Kampf um Modellbahnartikel jedoch stellte sie sich gebieterisch: Vieles konnte nur durch weitreichende Tauschgeschäfte beschafft werden.

Verteilungsstruktur für Modellbahnartikel war allen rätselhaft. Die „Sozialistischen Großhandelsbetriebe“ (SGB) hatten Abnahmeverträge mit den Herstellern, aber die Fachhandelsgeschäfte wurden nicht nach Bedarf beliefert, sondern nach einem festen Verteilerschlüssel. So hatte man im Norden Überfluß, im Süden aber, wo die meisten Modellbahner wohnten, gab es meist wenig oder manchmal überhaupt nichts. Den alljährlichen Ostsee-Urlaub – wo anders konnte man schon hinfahren! – nutzten Modellbahnfreunde aus dem Süden

der Republik dann dazu, sich ausgiebig mit Modellbahn einzudecken. So auch die Leute aus Gelsenau, die sich besonders gern an das Fachgeschäft Modellbahn-Schaff im Ostseebad Kühlungsborn erinnern.

Aber auch der DMV sorgte in bescheidenem Maß für die Versorgung seiner Mitglieder. Im Gedächtnis bleiben z. B. Kleinserien-Bausätze in ganz beachtlicher Qualität, die in kleiner Stückzahl auch in den Westen gelangten, etwa die für den ETA 177, den Ost-SKL, den vierachsigen Maschinenkühlwagen MK4 oder eine Fährbootwagen-Einheit.

Raumprobleme oder Schwierigkeiten mit der Entwicklung seit 1989 kennen die Gelsenauer Modellbahner nicht. Mit Hilfe des Bürgermeisters der 7000-Einwohner-Gemeinde wurden dem Club 150 Quadratmeter in einem gemeindeeigenen Gebäude mietfrei zur Verfügung gestellt. Auf den Ausstellungsraum entfallen allein 100 Quadratmeter. Freilich mußten die Clubmitglieder ihr Heim erst selbst renovieren und umbauen. Kein Problem, denn die Mitglieder kommen aus allen möglichen Gewerken. Als nächstes wird das Dachgeschoß ausgebaut, in dem die große Clubanlage unterkommen wird, während an ihrem alten Platz eine kombinierte H0/H0e-Anlage entsteht.

Freizeit. Damit wußten die Erzgebirgler schon immer etwas anzufangen. Sie veranstalteten zahlreiche Exkursionen, so z. B. zum damaligen Thumener Schmalspurnetz, was ja direkt vor der Haustür lag. Auch besuchte man die „Schmale“ Wolkenstein-Jöhstadt, die Harzquerbahn und selbstverständlich auch



EMC Gelsenau