

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

AUGUST

8/71

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

8

AUGUST 1971 · BERLIN · 20. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

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.-Arztmann 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 – 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.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13,14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

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.

Aleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, 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, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, I. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 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
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser	
Alles hängt von unseren Taten ab ..	221
Dipl.-Ing. Friedrich Spranger	
Die neue Hauptbahn Greifswald – Lubmin	223
Dipl.-Ing. Karl-Hans Vollrath	
Maßstabgerechtes Fotografieren	225
Bernhard Westphal	
Jugendarbeit groß geschrieben	226
Hansotto Voigt	
Aus Dresdener Arbeitsgemeinschaften berichtet	228
Dipl.-Ing. Günter Neumann	
Eine automatisch gesteuerte Modellbahnanlage	233
Frank Bretschneider	
Grundrißkonstruktionen von Fahrzeugen und Gebäuden nach Fotografien	242
Manfred Weisbrod	
Leipziger S-Bahn-Sonderzüge der AG „Friedrich List“	245
Ein dekorativer Zimmerschmuck	246
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	248
Ing. Gottfried Köhler	
Diesellokomotive BR 130 der DR	249
Ein Leckerbissen von der Fahrzeugschau	251
Reinfried Knöbel	
Ein Straßenbahn-Veteran in Dresden	252

Titelbild

Dresden Hbf! Viele Gäste aus nah und fern, die am XVIII. MOROP-Kongreß 1971 in Dresden teilnehmen, werden in diesen Tagen ihren Zug auf dem Hbf Dresden verlassen. Nicht jeder hat die Gelegenheit, diese imposante Verkehrsanlage aus solcher Sicht zu betrachten; unser Fotoreporter hatte sie!

Foto: K.-H. Brust, Dresden

Titelvignette

Vierachsige Leichtbau-Kesselwagen sind auf allen Strecken zu sehen. Auch die Modellbahn-Industrie der DDR nahm diesen Wagentyp in verschiedener Dekoration für die wichtigsten Nenngrößen in die Sortimente auf.

Zeichnung: Horst Schleaf, Berlin

Rücktitelbild

In das 20. Jahr ihres Bestehens dampft die Dresdener Pioniereisenbahn. Jährlich befördern drei Züge über eine halbe Million Fahrgäste durch den Großen Garten. Außer den Lokführern und Bahnhofsvorstehern werden alle anderen Funktionen von Jungen Pionieren wahrgenommen, von denen über 300 ständig mit Begeisterung dabei sind.

Wir empfehlen den MOROP-Teilnehmern eine Fahrt mit dieser Bahn, sie wird ein unvergeßliches Erlebnis sein!

Foto: Rudolf Scheibe, Dresden

Alles hängt von unseren Taten ab

Dieses Heft erscheint nach dem VIII. Parteitag der SED, dessen Atmosphäre, dessen Beschlüsse und Dokumente unser ganzes Land zu neuen Taten für die gute und menschliche Sache des Sozialismus beflügeln.

Im Augenblick sind die Werktätigen in Stadt und Land, Männer und Frauen und besonders unsere Jugend dabei zu überlegen und zu entscheiden, wie sie durch konkrete Taten die DDR stärker und schöner gestalten können.

Dazu gehören auch die Zehntausende Freunde der „kleinen Eisenbahn“, sowohl die im Modelleisenbahnverband der DDR organisierten als auch jene, die durch den Bau und Betrieb von Modellbahnanlagen Wissen erwerben und sinnvolle persönliche Entspannung finden.

Die Beschäftigung mit der Modellbahn ist in unserer kulturellen Bildung und Erziehung, dem technischen Fortschritt und der sozialistischen Freizeitgestaltung der Menschen zutiefst verbundenen Republik längst zu einer Sache von gesellschaftlicher Bedeutung geworden, deren Wirkung weit über das sogenannte individuelle „Hobby“ hinausreicht.

Und deshalb beraten in diesen Wochen nicht nur die leitenden Verbandsorgane, sondern gleichermaßen auch die Arbeitsgemeinschaften in den Bezirken, welche Schlußfolgerungen aus den Prämissen und Anregungen des Parteitages für das eigene Tun abzuleiten sind.

Die große demokratische Volksausssprache, die der Vorbereitung des Parteitages ein unserer Gesellschaftsordnung eigenes Gepräge gab, wird fortgesetzt. Auch in unserem Verband.

Sie wird verbunden mit neuen beachtenswerten Initiativen und Leistungen.

Dadurch werden weitere Zeichen für die wirtschaftliche und politische Überlegenheit, für die Schöpferkraft und den Lebensfrohsinn der Menschen eines sozialistischen Landes gesetzt. Wichtig ist, daß wir auch bei der Beratung und Verwirklichung der neuen Arbeitsprogramme im Ergebnis des Parteitages jeden unserer Freunde erreichen, alle gewinnen und keinen zurücklassen.

Das ist der Auftrag der Arbeiterklasse, der führenden Kraft in unserem Staate, auch an uns, die Mitglieder und Freunde des Modelleisenbahnverbandes der DDR.

In diesem Heft werden eine Reihe von Beispielen veröffentlicht, die von der Aktivität und Bewußtheit unserer Mitglieder und von dem interessanten und vielseitigen geistig-kulturellen Leben in den Kollektiven unseres Verbandes Zeugnis ablegen.

Taten solcherart zu Ehren der Partei gab und gibt es viele. Einige davon mögen hier für die Menge stehen.

So hat ein Kollektiv aus dem Bezirksvorstand Magdeburg das Modell der ersten Containerverbindung Dresden — Berlin — Rostock projektiert.

Die Dresdener Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsmuseum“ und Berliner Nahverkehrsfreunde setzten alte Straßenbahnwagen für historische Studien wieder in stand.

Zur Unterstützung des vietnamesischen Volkes in seinem gerechten Kampf gegen die amerikanischen Aggressoren spendete unter vielen, vielen anderen die Dresdener Arbeitsgemeinschaft „Saxonia“ achthundert Mark.

In Schwerin nahmen 36 junge Modellbahnfreunde ihre Ausbildung bei der Deutschen Reichsbahn auf. Die Zusammenarbeit zwischen den in zahlreichen Orten — auch in Dresden — betriebenen „Pioniereisenbahnen“ mit unserem Verband kann vorbildlich genannt werden.

Volkswirtschaftlich nützlich ist der Entschluß von Mitgliedern der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, die in Spitzenzeiten des Verkehrs als ehrenamtliche S-Bahnkontrolleure fungieren. Hier zeigt sich die enge Verbindung zwischen der „großen“ und der „kleinen“ Eisenbahn. Das ist eine Aufgabe, der auch in Zukunft von den Arbeitsgemeinschaften höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte.

Die Delegierten und Gäste des XVIII. MOROP-Kongresses aus vielen Ländern der Welt, den der Modelleisenbahnverband der DDR die Ehre hat vom 16. — 20. August in Dresden durchzuführen, werden sich in Ausstellungen und Vorträgen, bei Exkursionen und in persönlichen Gesprächen von dem Ideenreichtum, der Vielfalt und Breite und auch von der gesellschaftlichen Wirkung unserer Verbandsarbeit überzeugen können. Die Palette reicht vom Bau und Betrieb von Gemeinschafts- und Heimanlagen über technisch-historische Studien, Ausstellungen verschiedener Art, die Sammlung und Aufbereitung von Dokumentationen bis zur vielfältigen Mitarbeit unserer Verbandsmitglieder in internationalen Gremien.

Für die Gäste der ferpress-Vereinigung sei gesagt, daß die Modelleisenbahner der DDR ihre journalistische und verlegerische Heimstatt im transpress — VEB Verlag für Verkehrswesen gefunden haben.

Sowohl das Verbandsorgan „der modelleisenbahner“ als auch die vom Verlag herausgegebene Modellbahnliteratur, wie der vielgefragte Titel von Prof. Dr. Becher „Auf kleinen Spuren“ oder das in Vorbereitung befindliche „Modellbahnlexikon“ erfreuen sich größten Interesses der Modellbahnfreunde in zahlreichen Ländern.

Das wichtigste jedoch ist die Wirkung unserer Tätigkeit auf den Menschen. Die Beschäftigung mit dem interessanten Wissensgebiet „Modelleisenbahn“ erzieht zum gemeinschaftlichen, schöpferischen Denken und Handeln. Unsere Verbandsarbeit dient der Formung aufgeschlossener sozialistischer Persönlichkeiten, denen Profitstreben und Ausbeutung genau so fremd sind wie Antihumanismus und geistig-kulturelle Dekadenz.

Noch etwas sei gesagt:

Dresden, die Stadt des Kongresses, steht sozusagen symbolisch für die unter Führung der Arbeiterklasse vollzogene tiefe Wandlung im Denken, Fühlen und Handeln der Bürger unseres sozialistischen Landes.

1945 bot die Kunstmetropole an der Elbe mit ihren unter dem Hagel anglo-amerikanischer Bomber millionenfach geborstenen Mauern ein Bild sinnloser kriegerischer Zerstörung.

Heute blühen in dieser wahrhaft aus Ruinen auferstandenen Stadt Wissenschaft und Kunst.

Stolze, ihrem Staat der Arbeiter und Bauern eng ver-

bundene Menschen vollbringen täglich, wohin man auch blickt, großartige gesellschaftliche Leistungen.

Sie tun das mit offenen Augen und wachen Sinnen, wissend um das geschichtliche Gewicht jeder ihrer Handlungen für Menschenwürde, Frieden und Sozialismus.

Die Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED sind ein sicherer Kompaß dafür, daß wir diesen guten Weg auch fernerhin folgerichtig weitergehen.

Nichts wurde und wird uns dabei geschenkt.

Alles hängt auch in Zukunft vor allem von uns selber und unseren Anstrengungen ab.

Kurzcharakteristik der Stadt Dresden

Dresden, erstmalig im Jahre 1206 urkundlich erwähnt, ist heute als Bezirkshauptstadt der politische, wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt des Bezirks Dresden.

Einwohnerzahlen, Flächennutzung und Höhenlage

(1. 1. 1971)

Einwohner mit Hauptwohnung	500 051
Einwohner mit Nebenwohnung (meist Studenten)	22 877
Einwohner insgesamt	522 928
Fläche	226 km ²
Höhenlage:	
Höchster Punkt in Dresden-Bühlau	315 m über NN
Tiefster Punkt in Dresden-Stetzsch	102 m über NN

Industrie

Die charakteristischsten Industriezweige sind: Bauindustrie, Baustoffindustrie, Maschinenbau, Fotoindustrie, Elektroindustrie, Möbelindustrie, Zigarettenindustrie, Arzneimittelindustrie

Hochschulen

Technische Universität (17 000 Studenten, darunter 12 500 Direktstudenten, Auslandsstudenten aus 56 Staaten)

Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“

Medizinische Akademie „Carl Gustav Carus“

Hochschule für bildende Künste

Hochschule für Musik „Carl Maria von Weber“

Pädagogische Hochschule

„Karl Friedrich Wilhelm Wander“

Militärakademie „Friedrich Engels“

Bibliotheken, Kunstsammlungen und Museen

(Auswahl)

Sächsische Landesbibliothek (800 000 Bände, 1500 Zeitschriften, 100 000 Handschriften)

Staatliche Kunstsammlungen (u. a. Gemäldegalerie mit Sixtinischer Madonna, Grünes Gewölbe, Skulpturensammlung, Porzellansammlung, Zinnsammlung, Kupferstichkabinett und Münzkabinett)

Staatlich-wissenschaftliche Sammlungen (u. a. Mathematisch-Physikal. Salon, Museum für Tierkunde, Museum für Völkerkunde, Museum für Vorgeschichte)

Deutsches Hygiene-Museum

Verkehrsmuseum

Staatliches Museum für Volkskunst

Museum für Stadtgeschichte

1. Deutsche Reichsbahn

Dresden ist Sitz einer Reichsbahndirektion, eines Reichsbahnamtes und eines Reichsbahnausbesserungswerkes (für Güterwagen)

Bahnhöfe (Reise- und Güterverkehr)	12
Bahnhöfe und Haltepunkte	21
Größter Personenbahnhof: Dresden Hbf	
Zugverbindungen je Tag nach dem Ausland	18
Schnellzugverbindungen je Tag	60
Zahl aller je Tag abgehenden Züge	193
Größter Güterbahnhof: Verschiebebahnhof Dresden-Friedrichstadt. Dieser Bahnhof ist der größte Bahnhof der Deutschen Reichsbahn überhaupt	

2. VEB Fahrgastschiffahrt

Anzahl der Schiffe	21
(die größten Schiffe sind: „Leipzig“ mit 1487 Plätzen, „Dresden“ mit 1443 Plätzen, „Ernst Thälmann“, „Friedrich Engels“, „Karl Marx“ und „Karl Liebknecht“ mit je 1350 Plätzen)	
Zahl der täglich von Dresden abfahrenden Schiffe	18
Länge der Linien: Dresden – Schmilka	52 km
Dresden – Riesa	53 km

3. Städtischer Nahverkehr

Straßenbahnwagen für den Personenverkehr (davon 415 Trieb- und 410 Beiwagen)	825
Kraftomnibusse	129
Obusse	30
Obusanhänger	30
außerdem Fährboote und Seilbahnwagen	
Straßenbahnlinien (einschließlich E-Linien)	20
Kraftomnibuslinien (einschließlich E-Linien)	24
Obuslinie	1
Fährverbindungen	5
Bergbahnen (Standseilbahn- und Schwebe-seilbahn)	2
Sonderverkehrslinien (Ausflugsverkehr u. a.)	5
Linienlängen (einschl. E-Linien)	
Straßenbahn	312 km
Kraftomnibus	168 km
Obus	17 km
Bergbahnen	1 km
Länge des Gleisnetzes	163 km

Die neue Hauptbahn Greifswald – Lubmin

Für eine Stadt von fast 50 000 Einwohnern, die zugleich Sitz einer Reichsbahndirektion ist, erscheint es ungewöhnlich, daß sie nur einen Bahnhof besitzt und daß dieser Bahnhof ein reiner Durchgangsbahnhof ist, in dem es keinen Umsteigeverkehr von Eisenbahnzug zu Eisenbahnzug gibt.

Für Greifswald traf diese Besonderheit 25 Jahre lang zu. Die Stadt liegt an der Hauptstrecke Berlin – Stralsund. Bis zum Ende des zweiten Weltkrieges gab es mehrere Privatbahnen, die in Greifswald begannen. Das waren die Strecken Greifswald – Grimmen – Tribsees, Greifswald – Jarmen Nord und Greifswald – Seebad Lubmin – Wolgast Hafen. Diese Bahnen wurden nach dem Kriege nicht von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mußten ihren Betrieb einstellen. Von diesem Augenblick an war der Bahnhof Greifswald kein Eisenbahnknoten mehr.

Später wurden Kraftomnibuslinien eingerichtet, die den Reiseverkehr nach den ursprünglich von den Privatbahnen berührten Ortschaften übernahmen. Dabei genügten auf den meisten Abschnitten wenige Fahrten je Tag, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Nach dem Ostseebad Lubmin jedoch besteht ein derart starkes Verkehrsbedürfnis, daß der Kraftverkehr, namentlich während der Badesaison, große Mühe hatte, seinen Aufgaben gerecht zu werden.

Mit dem Bau des Kernkraftwerkes Nord, das etwa 3 km östlich von Lubmin entsteht, ergab sich die Notwendigkeit, diese Großbaustelle an das Netz der DR anzuschließen. Bei der Projektierung der neuen Bahn wurde von vornherein berücksichtigt, daß sie neben der Baustoffversorgung und dem Berufsverkehr zur Baustelle den Bäderverkehr nach dem Seebad Lubmin übernehmen wird. Nach Abschluß der Bauarbeiten am Kraftwerk wird die neue Eisenbahnstrecke daher als Bäderbahn weiter bestehen bleiben. Sie wurde als Hauptbahn ausgelegt und hat nichts mit der ehemaligen Schmalspurbahn Greifswald – Seebad Lubmin gemeinsam. Während sich die Privatbahn zunächst durch die Straßen von Greifswald und dann über ein Dutzend kleiner Ortschaften nach dem Badeort Lubmin schlängelte, verläuft die neue Strecke auf ihrem ersten Abschnitt nahezu 6 km unmittelbar neben der Hauptbahn Berlin – Stralsund. Dabei benutzt sie das Planum des ehemaligen zweiten Streckengleises der Stralsunder Strecke. In der Blockstelle Schönwalde schwenkt sie in östlicher Richtung ab und erreicht ohne nennenswerte Gleiskrümmungen nach rund 25 km den Bahnhof Lubmin-Werkbahnhof.

Zwischen den Endbahnhöfen Greifswald und Lubmin-Werkbahnhof gibt es keine Betriebsstelle, auf der gesamten Strecke darf sich also jeweils nur ein Zug be-



1

2



3



Bild 1 Seit 1. Juni 1970 ist das Seebad Lubmin durch eine vollspurige Eisenbahn zu erreichen

Bild 2 Die Einfahrsvorsignale zum Bahnhof Greifswald, links auf dem Signalausleger für die Strecke Berlin – Stralsund, rechts für die neue Hauptbahn Greifswald – Lubmin

Bild 3 Der neue Haltepunkt Greifswald Süd. Der Bahnsteig wurde nur an dem Streckengleis Greifswald – Lubmin angebracht, die Züge der Strecke Berlin – Stralsund können hier nicht halten



4

Bild 4 Der neue Haltepunkt Seebad Lubmin. Auf dem freien Gelände hinter dem Bahnsteig wird ein modernes Abfertigungsgebäude entstehen



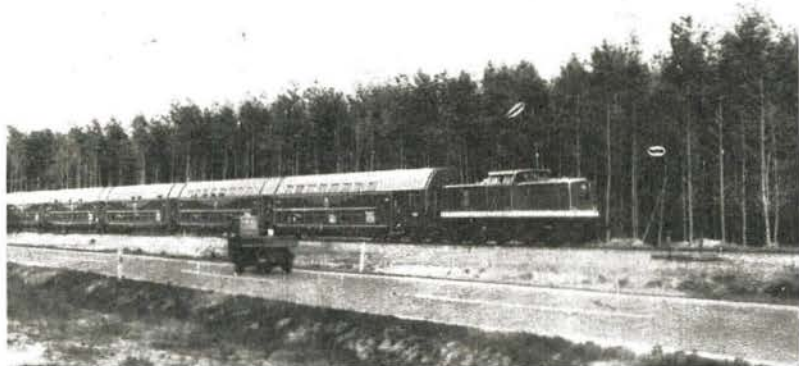
6

5

Bild 5 Ein Wendezug in der Regelzusammensetzung, bestehend aus einer Diesellok BR 110 und einem Doppelstockgliederzug DGB 12

Bild 6 Streckenabschnitt in der Lubminer Heide mit dem Einfahrsvorsignal zum Bahnhof Lubmin Werkbahnhof

Fotos: Verfasser



finden. Die Blockstelle Schönwalde ist nur für das Streckengleis Berlin — Stralsund eingerichtet. Auch Haltepunkte wurden nur vereinzelt vorgesehen. Die Stationen sind über die Neubaustrecke wie folgt verteilt:

- km 0,0 Bahnhof Greifswald
- km 2,2 Haltepunkt Greifswald-Süd
- km 23,2 Haltepunkt Seebad Lubmin
- km 24,3 Haltepunkt Zentrale Baustelleneinrichtung
- km 25,4 Bahnhof Lubmin-Werkbahnhof

Im Sommer 1970 wurde der Abschnitt Greifswald — Seebad Lubmin für den öffentlichen Personenverkehr freigegeben. Die beiden letzten Stationen dienen weiterhin ausschließlich dem Werkverkehr.

Wegen der beengten Verhältnisse im Bahnhof Greifswald mußte zunächst der größte Teil der Reisezüge im Hp Greifswald-Süd enden und beginnen, also entgegen den Fahrdienstvorschriften auf der freien Strecke. Das änderte sich erst am 17. 4. 1971, als in Greifswald ein neues Bahnsteiggleis in Betrieb genommen wurde. Die Strecke ist sicherungsmäßig entsprechend den Vorschriften für Hauptbahnen ausgerüstet worden. Sie verfügt über Streckenblock, und alle Wegübergänge sind gesichert. Zwischen km 12 und km 22 gibt es sechs automatische Halbschrankenanlagen. Die Überwachungssignale für den Lokführer entsprechen dem neuesten Stand. In Grundstellung, wenn der Übergang nicht gesichert ist, zeigen sie zwei

gelbe Lichter nebeneinander. Ist die Schranke geschlossen, erscheint zusätzlich ein weißes Licht in der Mitte über den beiden gelben. Handbediente Schranken gibt es nur auf dem Streckenteil, der neben der Hauptbahn Berlin — Stralsund entlang führt. Zur schienenfreien Kreuzung der Fernverkehrsstraße F 109 bei km 8,1 wurde ein neue Straßenbrücke gebaut.

Zur Zeit ist der Bahnhof Greifswald noch mit mechanischen Stellwerken und der Werkbahnhof Lubmin mit einem Schlüsselwerk versehen. Die Hauptsignale sind Formsignale, die Einfahrsvorsignale hingegen Tageslichtsignale. Für beide Bahnhöfe ist der Bau von Gleisbildstellwerken und damit die vollständige Umstellung auf Tageslichtsignale vorgesehen.

Die gesamte Neubaustrecke einschließlich Lubmin-Werkbahnhof ist dem Bahnhof Greifswald unterstellt. Verkehrlich sind vorerst alle Haltepunkte und der Werkbahnhof Lubmin noch nicht besetzt. Für den Haltepunkt Seebad Lubmin ist jedoch der Bau eines Empfangsgebäudes mit Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung geplant. Auch der Haltepunkt Greifswald-Süd soll ein Abfertigungsgebäude erhalten.

Im Sommerfahrplan 1971 verkehren zwischen Greifswald und Lubmin-Werkbahnhof täglich neun Reisezug- und zwei Güterzugpaare. Die Güterzüge werden von Diesellokomotiven der BR 110 und 120 befördert. Für sie sind eine Höchstlast von 900 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorgeschrieben. Die Reisezüge bestehen in der Regel aus einer Lokomotive der

BR 110 und einem Doppelstockgliederzug DGB 12. Diese Einheit verkehrt als Wendezug. Mit ihr sind täglich etwa 2000 Werktätige zur Baustelle und eine große Anzahl von Ausflüglern und Urlaubern zum Seebad Lubmin zu befördern. In den Verkehrsspitzen reicht das Platzangebot nicht aus. Dann wird der Zug durch einen zweiten Doppelstockgliederzug und eine weitere Lok der BR 110 verstärkt. Den Reisenden stehen dann mehr als 1000 Sitzplätze zur Verfügung. Da im Wendezugbetrieb höchstens 20 Achsen geschoben werden dürfen, müssen die Lokomotiven in der Zugmitte laufen. Der verstärkte Zug wird deshalb wie folgt zusammengestellt:

DGB 12 — Lok 110 — Lok 110 — DGB 12

Die Höchstlast für Reisezüge ist im Buchfahrplan mit 300 t angegeben. Bei geschobenem Zug ist eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h und gezogen eine solche von 90 km/h zugelassen. Der 23 km lange Abschnitt Greifswald — Seebad Lubmin wird durchschnittlich in 24 Minuten durchfahren, das entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 58 km/h. Da der verstärkte Zug

etwa 230 m lang ist, waren entsprechend große Bahnsteiglängen notwendig.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß mit der neuen Bahn eine moderne und attraktive Verkehrsverbindung geschaffen wurde, die nicht nur dem Werkverkehr zwischen Greifswald und der Baustelle des Kernkraftwerkes, sondern vor allem auch der Bewältigung des Bäderverkehrs dient.

Nachstehende Übersicht zeigt, wie sich die Verkehrsbeziehungen zwischen Greifswald und Seebad Lubmin in den letzten Jahrzehnten verändert haben (alle Angaben beziehen sich jeweils nur auf den Streckenabschnitt Greifswald — Seebad Lubmin):

	Sommer 1944	Winter 1961	Sommer 1971
Verkehrsmittel	Schmal- spurbahn	Kraft- omnibus	Haupt- bahn
Streckenlänge (km)	30,7	22	23,2
Anz. der Zwischenstationen	15	10	1
Anz. der Fahrten je Tag	2	10	9
Reisezeit (min)	106	41	24
Reisegeschwindigkeit (km/h)	17	32	58

Dipl.-Ing. KARL-HANS VOLLRATH, Leipzig

Oftmals möchte der Modelleisenbahner maßstäblich verkleinerte Schilder, Plakate usw. auf seiner Anlage aufstellen, die er auf fotografischem Weg herstellen möchte, bzw. er beabsichtigt, anhand einer maßstabgerechten Fotografie ein Modell herzustellen. Es erhebt sich dabei die Frage nach dem richtigen Aufnahmeabstand der Kamera vom entsprechenden Objekt.

Die drei wichtigsten Verkleinerungsmaßstäbe betragen:

$$\beta' = \frac{1}{87} \text{ für Nenngröße H0}$$

$$\beta' = \frac{1}{120} \text{ für Nenngröße TT}$$

$$\beta' = \frac{1}{160} \text{ für Nenngröße N}$$

Das sind aber zugleich die erforderlichen optischen Abbildungsmaßstäbe.

Mittels der Newtonschen Abbildungsgleichung kann man nun Multiplikationsfaktoren für die entsprechenden Verkleinerungsmaßstäbe ermitteln.

Der jeweilige Verkleinerungsmaßstab stellt sich ein, indem man mit der Kamera (entsprechend der Objektivbrennweite des Aufnahmeobjektes) einen bestimmten Abstand E vom zu fotografierenden Objekt einnimmt.

Die Entfernung E beträgt für

$$\text{Nenngröße H0: } E \approx 89 \cdot f$$

$$\text{Nenngröße TT: } E \approx 122 \cdot f$$

$$\text{Nenngröße N: } E \approx 162 \cdot f$$

wobei

E Entfernung Objekt — Kamerarückwand bzw. Filmebene

f Kameraobjektivbrennweite

89; 122; 162 Multiplikationsfaktoren darstellen.

Auf die Entfernung E muß also das Kameraobjektiv eingestellt werden. Man erkennt, daß nicht das Film-

Maßstabgerechtes Fotografieren

format der Kamera, sondern nur die Objektivbrennweite f (am Objektiv meistens eingraviert) ausschlaggebend ist.

Zu beachten ist, daß die optische Achse des Objektivs bzw. die Aufnahmeachse möglichst senkrecht zum Objekt ausgerichtet sein soll. Weiterhin ist möglichst die Formatmitte auszunutzen, wodurch Verzerrungen und Abbildungsfehler weitestgehend vermieden werden. Es ist auch vorteilhaft, möglichst große Brennweiten zu verwenden, da die Bildwinkel und somit ebenfalls die Verzerrungen kleiner werden. Vor jeder Aufnahme muß allerdings abgeschätzt werden, ob das Filmformat ausreicht, um den Gegenstand voll abbilden zu können. Dazu zwei Beispiele für die praktische Anwendung:

Beispiel 1

Ein Modelleisenbahner möchte für die Nenngröße H0 farbige beleuchtbare Verkehrsschilder anfertigen. Er besitzt eine Kamera Format 24×36 , die Objektivbrennweite beträgt $f = 50$ mm.

Die einzustellende Entfernung beträgt

$$E \approx 89 \cdot f = 89 \cdot 50 = 4450 \text{ mm} = 4,45 \text{ m}$$

Er verwendet Colorumkehrfilm und kann dann direkt die kleinen Schilder aus dem Diapositiv ausschneiden.

Beispiel 2

Ein anderer Modelleisenbahner beabsichtigt, in der Nenngröße TT ein Güterwagenmodell nach maßstäblichen Fotografien zu basteln.

Er besitzt eine Plattenkamera Format 6×9 cm mit einer Objektivbrennweite $f = 10$ cm. Die Aufnahmeentfernung beträgt

$$E \approx 122 \cdot f = 122 \cdot 10 = 1220 \text{ cm} = 12,2 \text{ m}$$

Das beschriebene Verfahren ist nur für Kontaktkopien nach Negativen oder Aufnahmen auf Umkehrfilm geeignet, jedoch nicht für Vergrößerungen. Das beigefügte Diagramm soll zur schnellen Entfernungsschätzung dienen.

Jugendarbeit groß geschrieben

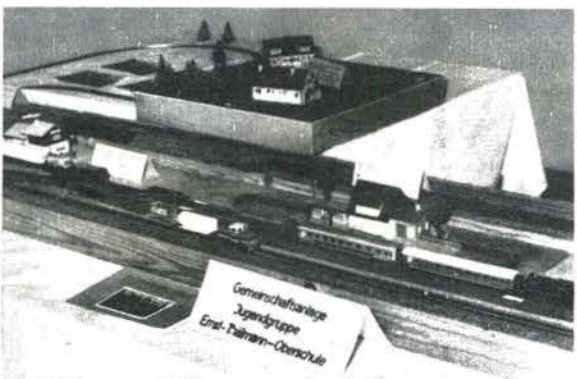


Bild 1 Das Spezialistentreffen 1970



Bild 2 Empfang der Ehrenpreise durch die Klasse 4c der Lenin-Oberschule Schwerin

Bild 3 Erstmögliche Teilnahme der Jugendgruppe der AG 8/3 Schwerin an der Ausstellung



Analysiert man die Arbeit des Bezirkes Schwerin, so gelangt man zu der Feststellung, daß hier die Arbeit mit und unter der Jugend den Kern der Verbandsarbeit darstellt. Dies ist nicht allein dadurch gegeben, weil im Statut des DMV der DDR die Arbeit mit der Jugend als vornehmlichste Aufgabe bezeichnet wird, sondern weil sie sich einfach aus dem Charakter unserer Gesellschaftsordnung ergibt, in der die ganze Aufmerksamkeit und Fürsorge unserer Jugend gehört. Das Fazit der Analyse besteht in der Feststellung, daß sich der Bezirksverband Schwerin letztendlich aus der Jugendarbeit heraus entwickelt hat. Bezirksverband und Leistungsvergleich „Junger Eisenbahner“ sind eine Einheit. Seit 1963 zeigt sich eine kontinuierliche Arbeit auf diesem Gebiet, und man kann mit Recht von einer Tradition sprechen. Eine besondere Beständigkeit zeigt die Arbeitsgemeinschaft der Polytechnischen Oberschule Schwaan, die neben zwei Erwachsenen nur aus Schülern besteht. Sie konnte mehrmals im Leistungsvergleich Bezirkssieger werden und errang auch im Republikmaßstab Erfolg.

Enge Beziehungen bestehen zum Bahnbetriebswerk Rostock, woraus sie viele Anregungen für ihre Verbandsarbeit schöpfte. Als sichtbares Ergebnis dieser Zusammenarbeit ergriffen aus dieser AG bisher 29 Mitglieder den Beruf eines Eisenbahners. Ähnliche Tendenzen zeigen sich auch in den Arbeitsgemeinschaften Hagenow und Wittenberge.

Das ständige Wachsen des Niveaus unserer Arbeit müßte folgerichtig zur neuen Qualität des Leistungsvergleiches, zu dem Spezialistentreffen, führen. 17 Mannschaften mit insgesamt 81 Aktiven wetteiferten um Ehren und Diplome. Die Aktiven nach ihrer Meinung befragt, brachten übereinstimmend zum Ausdruck, daß diese neue Form richtig sei. Sie fand Anklang, weil die Teilnahmemöglichkeiten weiter gefaßt waren und weil sie mehr Raum ließen für die Darbietung der eigenen Arbeit und Interessen. Dadurch reichte auch die Palette der Exponate von der Wandzeitung über die Chronik, Dia-Serien, Modelle bis zum Film über die eigene Arbeit.

Wenn es am 8. Mai hieß, die „Kleine Goldene“ wieder in Schwaan, so deshalb, weil sich in ihren Exponaten ihr Leben so anschaulich und plastisch widerspiegelte. Ihre Dia-Serie über den Patenvertrag mit dem Bahnbetriebswerk, der Bau des Signalsimulators für Lichtsignalbegriffe H1-1 — H1 13, Zs 1 und Ra 12 bestätigen die Richtigkeit unserer Auffassung von einer sinnvollen und zweckbestimmten Freizeitgestaltung und Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten.

Wir werden oft nach den Gründen unserer hohen Aktivität in der Jugendarbeit gefragt. Die Lösung ist recht einfach. Wir verbinden uns mit Eisenbahnerkollektiven, die Patenschaften mit Schulklassen haben, und beschränken uns dabei nicht nur auf den Modellbau. Dazu fehlen meistens die Grundlagen.

Wichtig ist unserer Meinung nach das Wecken des Interesses bei den Schülern und ihr Heranführen an die Probleme. 50 Prozent der Teilnehmer am Spezialistentreffen sind Kinder und Jugendliche aus solchen Kollektiven.

Die AG Wittenberge ist ebenfalls ein Beispiel dafür,



Bild 4 Mit einem Ehrenpreis wurde diese Arbeit der 1. Mannschaft der Klasse 4c der Lenin-Oberschule Schwerin zum Spezialistentreffen 1971 ausgezeichnet

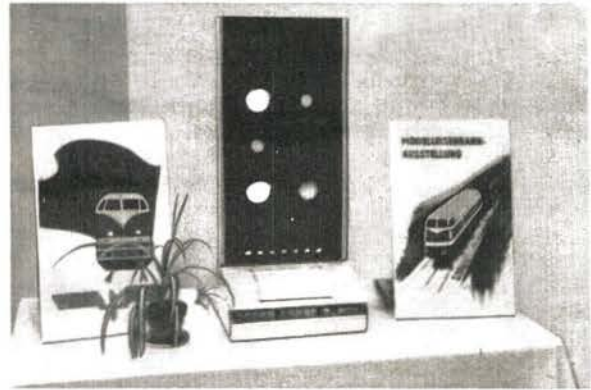


Bild 5 Signalsimulator, gefertigt von der AG 8/10, Schwaan, für den praktischen Dienstunterricht im Bw Rostock, ausgezeichnet mit einem Diplom
Fotos: BV Schwerin

wie unter Nutzung aller Möglichkeiten die entsprechende Breite in der Arbeit erreicht werden kann. Wenn auch hier eine Gemeinschaftsanlage den Kern bildet, so steht sie doch nicht allein.

Diese AG organisierte am 16./17. April 1971 in der Aula der Oberschule III in Zusammenarbeit mit der FDJ-Grundorganisation dieser Schule einen Erfahrungsaustausch und eine Modellbahnausstellung.

Nur wenig Aussteller waren Mitglieder unseres Verbandes. Elf Modellbahnanlagen wurden durch andere Ausstellungstücke und durch eine Buchausstellung ergänzt. Die besten Anlagen wurden für eine zentrale Ausstellung in Wittenberge, die im Herbst stattfindet, vorgesehen. Schon bei der Eröffnung waren viele Zuschauer da, und auch während der Ausstellung gab es immer viele Besucher. Auch die Presse war vertreten. Durch die Ausstellung haben wir vieles gelernt und Erfahrungen gesammelt. Außerdem haben wir dabei neue Mitglieder gewonnen.

Das Spezialistentreffen wurde auch dadurch wieder ein Höhepunkt, weil es, wie stets, mit einer Exkursion, diesmal zur Hafenbahn Rostock, einer modernen Dienststelle der DR, verbunden war. Neue Eindrücke und Kenntnisse wurden dabei vermittelt. Dazu trug auch die bessere Form des Erfahrungsaustausches bei. Den Mannschaften wurde durch eine Jugendjury Gelegenheit gegeben, auch ihre Meinung zu den Exponaten zu sagen, die im wesentlichen mit der Meinung der offiziellen Jury übereinstimmte.

Die neue Form schafft bessere Teilnahmebedingungen und eine größere Breite. Es wird wirkliches Wissen dargeboten und nicht schlechthin schulmäßig erworbenes. Die Zusammenarbeit mit der DR und ihren Kollektiven kann wesentlich vertieft werden und wirkt fördernd nicht nur auf die Kinder.

Schlußfolgerungen sind hauptsächlich in organisatorischer Hinsicht zu ziehen:

- Der Jury muß künftig durch einen rechtzeitigen Zugang zu den Exponaten ein ausreichender Zeitraum zur Wertung gewährt werden.
- Zur Besichtigung von Eisenbahnanlagen und zur Beurteilung der Exponate ist eine Trennung nach Altersgruppen wie folgt vorzunehmen:
 1. Gruppe: 10—12 Jahre
 2. Gruppe: 12—14 Jahre
 3. Gruppe: 14—16 Jahre
 4. Gruppe: 16—18 Jahre

Auch in der Verteilung der Ehrenpreise und des Diploms wird diese Einstufung nach Altersklassen vorgeschlagen, um keine Benachteiligung in einer Altersgruppe vorkommen zu lassen.

Alles in allem kann man sagen, daß wir uns mit diesen Spezialistentreffen auf dem richtigen Wege befinden und der Bezirksvorstand Schwerin in der Jugendarbeit ein gutes Stück vorankam.

Exkursion mit Fotohalt!

Die meisten Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR haben in ihrem jährlichen Arbeitsprogramm eine oder gar mehrere Exkursionen enthalten. Natürlich werden dabei immer mit Vorliebe solche Strecken ausgewählt, auf denen es etwas Besonderes zu sehen gibt. Die Unterstützung durch die einzelnen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn ist hierbei vorbildlich, dafür sei an dieser Stelle namens aller Verbands-Mitglieder einmal mehr gedankt. Die Erfurter Freunde veranstalteten eine Sonderfahrt über die Strecke Saalfeld-Triptis-Lobenstein. Das interessanteste Bauwerk der Strecke Ziegenrück-Lobenstein ist die Ziemetalbrücke. Unser Bild zeigt, wie ein Fotohalt und eine Scheininfahrt für die Modellbahnfreunde vorbereitet werden.

Foto: Fritz Hornbogen, Erfurt



Aus Dresdener Arbeitsgemeinschaften berichtet

Wenn auf den folgenden Seiten in Wort und Bild von der Tätigkeit von Modellbahnfreunden aus Arbeitsgemeinschaften des Bezirksvorstandes Dresden des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR berichtet wird, dann geschieht dies bewußt in erster Linie mit Rücksicht auf unsere ausländischen Gäste, die in diesen Tagen anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden weilen. Sie werden bestimmt Gelegenheit haben, das eine oder andere hier Erwähnte mit eigenen Augen zu sehen und mit diesem oder jenem Modelleisenbahner einen Erfahrungsaustausch zu pflegen. Wir halten es aber für bedeutungsvoll, darauf hinzuweisen, daß die Arbeit der Dresdener Modellbahnfreunde für viele andere Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes, von Kap Arkona bis zum Thüringer Wald und bis zum Erzgebirge, von der Werra und Elbe bis an die Oder und Neiße, repräsentativ ist. Überall in unserem Staat finden sich derartige Arbeitsgemeinschaften, die sich mit viel Sachkenntnis und Liebe, aber auch vorbildlich unterstützt von staatlichen Stellen, gesellschaftlichen Organisationen und von zahllosen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, der Beschäftigung mit der kleinen und großen Eisenbahn widmen.

Wir beginnen unsere Ausführungen mit einem Bericht über die AG 3/4 Meißen, die in diesem Jahre bereits auf ein 20jähriges Bestehen zurückblicken kann.

1. AG 3/4 Meißen

Sie wurde 1951 von sechs Mitgliedern als Gemeinschaft im Rahmen ihres Betriebes, des VEB EW Sörnwitz, gegründet und einige Jahre darauf als Arbeitsgemeinschaft Meißen aus der Betriebszugehörigkeit gelöst, wodurch sich der Mitgliederstand auf 40 einschließlich einer starken Jugendgruppe erhöhte.

Die Arbeitsgemeinschaft — auch schon als Betriebsgruppe — hat sich frühzeitig um den Bau von Gemeinschaftsanlagen bemüht und dabei große Erfahrungen gesammelt. Weil kein geeigneter Raum dauernd zur Verfügung stand, in dem die Anlage in der vollen Größe aufgebaut bleiben konnte, mußte die Anlage von vornherein in Sektionen gebaut und transportabel sein. Das hatte natürlich den Vorteil, daß sie auch an anderen Orten gezeigt werden konnte. Waren schon in den Jahren 1952 und 1953 größere öffentliche Ausstellungen durchgeführt worden, so brachte eine Ausstellung zu Weihnachten 1955 mit einer neuen 42 m² großen Anlage einen durchschlagenden Erfolg.

Leider wurde diese Großanlage durch Wassereintrich in den Klubraum völlig unbrauchbar; die Gemeinschaft stand vor der Notwendigkeit, wieder von vorn anzufangen und eine neue Anlage mit besserem Gleismaterial zu bauen. Wieder vergingen zwei Jahre, dann aber konnten sich die Meißner Modelleisenbahnfreunde mit ihrer Anlage erneut überall sehen lassen. Sie hatten aus den Erfahrungen gelernt und die damals neuesten Baugrundsätze für Stromversorgung und Sicherungstechnik zur Anwendung gebracht. Damit wurde ein sehr sicherer Ausstellungsbetrieb erreicht.

Die Meißner Gemeinschaftsanlage wurde bald in der Republik und auch über deren Grenzen hinaus bekannt. Durch ihre gute Transportfähigkeit wurde die

Anlage oft zu Ausstellungen außerhalb ihres Heimatortes verwendet. Besonders zu erwähnen ist eine Ausstellung zum Weihnachtsmarkt in Berlin 1963. 1,5 Mill. Besucher wurden von der Ausstellungsleitung registriert. Unvergeßlich sind für die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft die Ausstellungen in Budapest, Görlitz und Dresden, um nur die wichtigsten Stationen zu nennen. Inzwischen hat die Gruppe ihre 34. Ausstellung absolviert.

Für die Zukunft plant man den Neubau einer Anlage, in die alle Erfahrungen der letzten Jahre einfließen sollen. Sie soll vor allem noch besser transportfähig sein, um noch mehr Menschen durch Ausstellungen außerhalb von Meißen für die Modelleisenbahn zu begeistern. Die Meißner Freunde können auch mit Freude feststellen, daß sie mit ihren Ausstellungen in kleineren Orten mit dazu beitragen konnten, daß sich dort neue Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes bildeten, mit denen sie regen Erfahrungsaustausch pflegen. Selbstverständlich gehören die Meißner seit Gründung des DMV diesem an.

2. AG 3/9 „Max Maria von Weber“

Die Arbeitsgemeinschaft 3/9 „Max Maria von Weber“ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes ist eine der ältesten Modellbahngruppen unserer Republik überhaupt. Sie besteht seit Dezember 1947. Auf Anregung vieler Interessenten wurde sie von den Modellbahnfreunden Harald Kurz, Werner Ehlicke und Hansotto Voigt ins Leben gerufen. Nach schwierigen Verhandlungen gelang es, sie der Kammer der Technik zu unterstellen und später einen „Arbeits-Ausschuß Modellbahnen“ von überörtlicher Bedeutung zu gründen, der eine Querverbindung zu anderen Modellbahngruppen ermöglichte und eine Vorstufe für die damals noch fehlende Dachorganisation darstellte.

Während der ersten Jahre konnte sich die „Modellbahngruppe Dresden“ nur im Vereinszimmer einer kleinen Gaststätte versammeln; die monatlichen Vorträge über Themen des Modellbaus und über Einrichtungen der großen Eisenbahn, deren Referenten meist aus den eigenen Reihen kamen, fanden in den Hörsälen der neu entstandenen Hochschule für Verkehrswesen statt. Diese Vorträge kamen einem großen Bedürfnis nach Information nach, weil noch keine Fachzeitschrift vorhanden war.

1952 bekamen die Modellbahner den ehemaligen „Königstunnel“ im Bahnhof Dresden-Neustadt von der Reichsbahndirektion Dresden als Domizil zugesprochen. Nun konnte endlich mit dem Bau einer 15 m langen Gemeinschaftsanlage begonnen werden.

Die erste Ausstellung in den von den Mitgliedern völlig neugestalteten Räumen fand im Juni 1953 zum „Tag des deutschen Eisenbahners“ statt. Seitdem ist die immer mehr verbesserte Gemeinschaftsanlage Hauptanziehungspunkt der regelmäßig durchgeführten Ausstellungen. Seit Bestehen des DMV ist die Gruppe als Arbeitsgemeinschaft 3/9 registriert und vor einigen Jahren mit dem Ehrennamen „Max Maria von Weber“, einem Pionier des Eisenbahnwesens, ausgezeichnet worden. Eine Anzahl der aus ihrer Mitte hervorgegangenen oder heute noch der AG angehörenden Modell-