

32542

PA 9

JAHRGANG 18

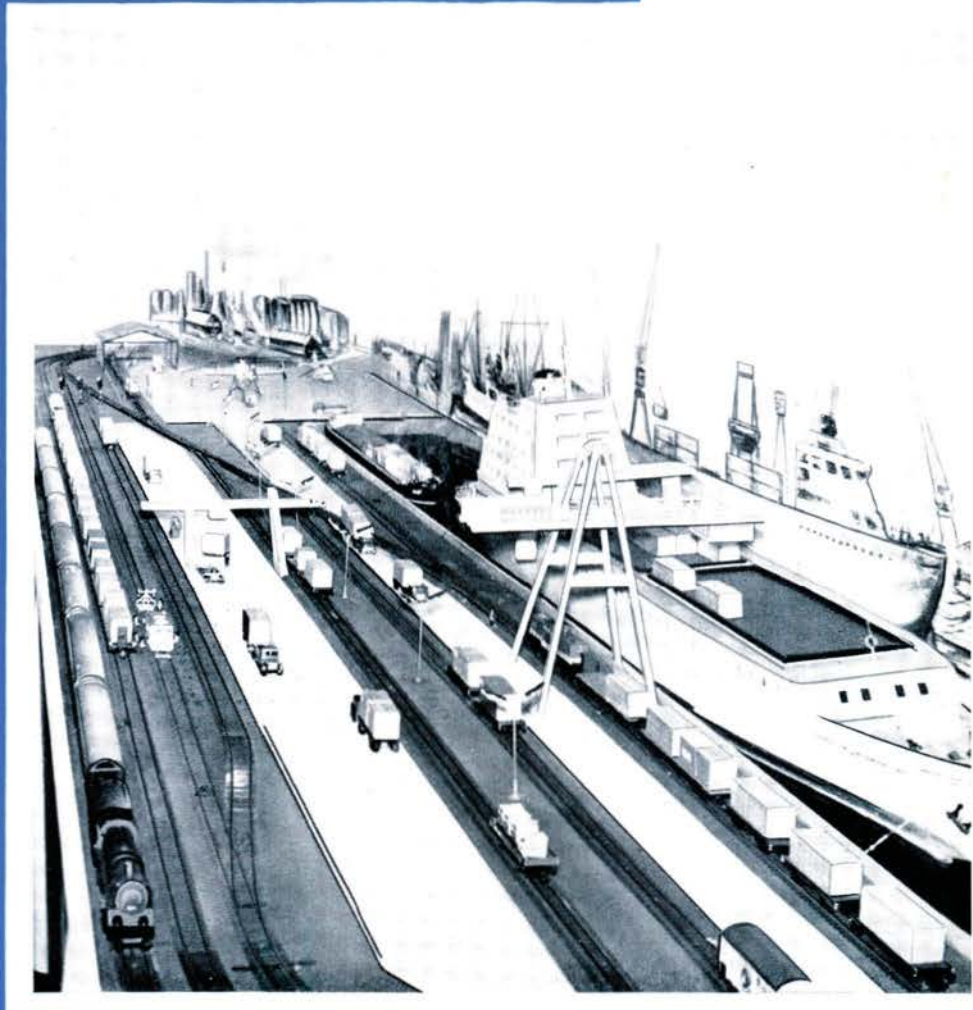
JANUAR 1969

1

32 542

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



1 JANUAR 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

## Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



**Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 103 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.**

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Vierteljährlich 3,- M. **Alleinige 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) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichbörndamm 141-167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj 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, Leningradská 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. VR Korea: 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
20 Jahre Modelleisenbahnbau Werner Ehlcke KG .....	1
Dipl.-Wirtsch. Wolfgang Hanusch	
Container-Transport – Revolution im Verkehrswesen .....	2
Neuer Bezirksvorstand Halle .....	3
Neuer Bezirksvorstand Erfurt .....	3
Ing. Günter Fromm	
Wartehalle Hp Kittlitz .....	4
Vater und Sohn in der Garage .....	5
Neuer Bezirksvorstand Dresden .....	7
Neuer Bezirksvorstand Berlin .....	7
Ergänzung zu „Die Verwandlung einer Kleinbahn“ .....	8
Erich Ritzau	
Aufbewahrungskasten für Modellfahrzeuge .....	9
Joachim Schnitzer	
Elektromagnetische Signal- und Weichenantriebe .....	10
Dipl.-Ing.-Ök. Volkmar Köckeritz	
Bulgarisches Verkehrsmuseum in Russe .....	16
Manfred Jung	
Bauanleitung für eine Leig-Einheit in Nenngröße N .....	20
Mitteilungen des DMV .....	21
Wissen Sie schon? .....	22
Container-Terminal .....	22
Aus dem Bezirk Karl-Marx-Stadt .....	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	24
Ing. Dieter Bätzold	
Die elektrischen Schnellzuglokomotiven der KPEV (Teil 2) .....	25
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Im Auftrag der Reichsbahndirektion Halle hat die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Leipzig, eine H0-Anlage entworfen und aufgebaut, die das Container-System mit allen seinen Verlademöglichkeiten demonstrieren soll. Diese Anlage wurde auf der XI. Bezirksmesse der Meister von Morgen, auf der traditionellen Leipziger Modellbahnausstellung und auf der Industrieausstellung in Halle vorgeführt.

Foto: Siegfried Müller, Leipzig

## Rücktitelbild

Signal Hf 1 für „Baltiski 29“ aus Leningrad an der Ziegelgrabenbrücke, die den Straßen- und Eisenbahnverkehr von Rügen nach Stralsund über den Rügendamm ermöglicht. Im zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und schließlich gesprengt, wurde sie zuerst behelfsmäßig, dann 1961 ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen dem Betrieb übergeben.

Text und Foto: Werner Schulz, Berlin

## In Vorbereitung

Bauplan für eine Drehmaschine  
Bedeutung der Hafeneisenbahn für den Seehafen Rostock  
Vorbildgerechtes Aufstellen von Signalen



## 20 Jahre Modelleisenbahnbau Werner Ehlcke KG

Dezember 1947 .... Es fällt heute nicht leicht, sich in eine Zeit zurückzusetzen, die den Stempel des Mangels an allen Dingen trug. Das Hab und Gut vieler Mitbürger lag unter den Ruinenfeldern unserer Großstädte begraben, auf allen Gebieten mußte ein neuer Anfang gefunden werden.

Trotz aller Nöte des Alltags und der knappen Lebensmittelrationen war das Hobby „Modelleisenbahnen“ nicht zum Erliegen gekommen, im Gegenteil: Wenn bei Ausstellungen und Messen Modelleisenbahnanlagen gezeigt wurden, fanden sich Freunde der großen und der kleinen Eisenbahn zu Interessengemeinschaften zusammen, um in irgendeiner Weise mit gegenseitiger Unterstützung den Eigenbau von Modellbahnmaterial zu beginnen. Es gab vor Gründung der DDR im Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone keine Modellbahnindustrie.

„Wenn wenigstens Schienen hergestellt werden könnten!“ sagte ich in der Vorführungspause zu einem Besucher auf dem Leitstand meiner Ausstellungsanlage auf der Dresdner Weihnachtsmesse. Er lächelte und zeigte mir ein Bündel 3,5 mm hohes Schienenprofil aus Messingblech, das er vor kurzem hatte anfertigen lassen. Der Besucher war Herr Werner Ehlcke aus Dresden, und bereits im neuen Jahr konnte er von seiner Wohnung aus den Vertrieb des begehrten Materials beginnen.

Mit eigener Hände Arbeit und der tatkräftigen Hilfe seiner Frau wurde der Betrieb, dessen Gründung am 15. Januar 1949 erfolgte, aus dem Nichts heraus entwickelt. Da es keine fertigen Wagen im Handel zu kaufen gab, brachte Herr Ehlcke Wagenbausätze aus Messing- und Weißblech heraus. Mancher Modelleisenbahner hat damals seine ersten Versuche mit dem LötKolben unternommen! Wenn sich der Erfolg auch nicht gleich einstellte: Am Schluß stand doch ein maßstabgetreuer Modellwagen fertig da, und man hatte wieder einmal etwas dazugelernt!

Bald konnte auch das Sortiment erweitert werden durch fertige Schienen, bei denen das Profil auf Pappschwellenband mittels Drahtklammern auf einer Holzunterlage befestigt war. Mit Korkmehl bestreut sah diese Schiene auf der Anlage sehr naturgetreu aus und brachte einwandfreie Betriebsergebnisse.

Rühmlich bekannt war auch der „Ehlcke-Motor“, der als Einbaumotor für 16 Volt Gleich- oder Wechselspannung für die Nenngrößen HO, ZO und 0 von Herrn Ehlcke entwickelt wurde.

Seine Konstruktion stellte damals einen erheblichen Fortschritt dar; auch heute noch wird dieser Motor für Spezialzwecke mit verlängertem Feldpaket und Anker gebaut. Für Modellbahntriebfahrzeuge haben allerdings die Perma-Motoren den Ehlcke-Motor abgelöst, weil deren Raumbedarf kleiner ist, und die Umkehrung der Drehrichtung keiner zusätzlichen Bauelemente bedarf.

Gemeinsam mit den Herren Harald Kurz und mir bemühte sich Herr Ehlcke um die Gründung einer Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft in Dresden. Das war gar nicht

so einfach, denn erstens brauchte die Gemeinschaft einen Raum, in dem sie sich einmal wöchentlich versammeln konnte, und zweitens eine Organisation, unter deren Fittichen ihr die Arbeit gestattet wurde.

Es gelang schließlich, einen Ausschuß „Modellbahnen“ innerhalb der Kammer der Technik zu bilden und damit das Modell für die Gründung anderer Arbeitsgemeinschaften zu schaffen. Die Zusammenkünfte fanden in dem Hinterstübchen einer kleinen Gaststätte im Wohnbezirk von Herrn Ehlcke statt, das bald für die vielen Interessenten zu klein wurde. Platz für eine Gemeinschaftsanlage war nicht vorhanden, aber heiße Diskussionen über den Modellbau wurden geführt, deren Ergebnisse letzten Endes ihren Niederschlag in dem Angebot von Modellbahnteilen der Firma Ehlcke fanden.

Als nach einigen Jahren bei der IG-Eisenbahn der Ausschuß „Normat“ (Normung und Material) gebildet wurde, gehörte Herr Ehlcke zu dessen ständigen Mitarbeitern. Hier wurde die Grundlage für die Standardisierung von Modelleisenbahnen und ihren wichtigsten Bauelementen gelegt; auf die Mitarbeit der Hersteller konnte bei diesem Normenwerk nicht verzichtet werden.

Gestützt auf wissenschaftliche Erkenntnisse entstand im Laufe der Jahre in unserer Republik eine leistungsfähige Modellbahnindustrie; das wachsende Sortiment an fertigen Produkten ließ den Selbstbau von rollendem Material mehr und mehr zurückgehen. An die Stelle von Feinblech traten die Plaste. Mit Hilfe der Spritztechnik läßt sich eine genauere Wiedergabe aller Einzelheiten des Vorbildes erzielen. Allerdings stehen den Vorteilen der Spritztechnik die hohen Kosten für Formen und Werkzeuge gegenüber. Es darf nicht wundern, daß bei der Firma Ehlcke die Zahl der angebotenen Wagenmodelle mit der Umstellung auf Fertigprodukte und der Anwendung der neuen Technologie zurückging. Die hohen Werkzeugkosten für ein Modell verlangen große Stückzahlen; ein Lok- oder Wagenmodell muß echte Exportchancen haben, damit sich die Herstellung lohnt. Diese Feststellung gilt für alle Betriebe der Modellbahnindustrie unserer Republik und macht das zögernde Erscheinen von Neuheiten auf unserem Spezialgebiet verständlich.

Man darf Herrn Ehlcke getrost als einen der Pioniere unseres Modellbahnwesens bezeichnen. Im entscheidenden Moment hat er durch seine Initiative geholfen, daß unser Hobby in der DDR zu einer breiten Bewegung werden konnte, und daß die Modelleisenbahn Lehrmittel wurde und nicht nur, wie ehemals, ein Spielzeug für kleine und größere Kinder. Auch seine Mitarbeit im Ausschuß „Normat“, deren Aufgaben heute von der Technischen Kommission unseres Verbandes wahrgenommen werden, zielte in der gleichen Richtung. Werner Ehlcke hat entscheidend dazu beigetragen, daß die Erzeugnisse unserer Modellbahnindustrie Vergleiche mit Spitzenfabrikaten anderer Länder nicht zu scheuen brauchen. Zum 20jährigen Bestehen seiner Firma gilt deshalb unser herzlichster Glückwunsch.

Hansotto Voigt



# Container-Transport – Revolution im Verkehrswesen

In den vergangenen Jahrzehnten ist eine rasche quantitative und qualitative Entwicklung der Volkswirtschaft in unserer Republik vonstatten gegangen. Diese Entwicklung war besonders dadurch charakterisiert, daß eine zunehmende Spezialisierung der Produktion bei dementsprechender Konzentration zu verzeichnen war. Daraus leitete sich ab, daß die Kooperationsbeziehungen zwischen einzelnen Betrieben wie auch ganzen Industriezweigen immer umfangreicher und vielfältiger wurden. Damit ergaben sich auch hohe Anforderungen an das gesamte Transportsystem, d. h. Gewährleistung eines schnellen, pünktlichen und sicheren Transportes bei gleichzeitiger Erfüllung spezieller Transportbedürfnisse.

Ebenso wie die Produktionssphäre stellte auch die Konsumtionssphäre neue und vor allem höhere Anforderungen an das Transportsystem. Galt und gilt es doch die ständig wachsenden Bedürfnisse unserer Menschen zu befriedigen.

Von den Mitarbeitern der verschiedenen Verkehrsträger unserer Republik wurden in der Vergangenheit große Leistungen vollbracht, um den Anforderungen gerecht werden zu können. Es ist jedoch klar abzusehen, daß mit den bisherigen Mitteln und Methoden das Verkehrswesen in der Zukunft den Erfordernissen immer schwerer gewachsen sein wird und demzufolge gänzlich neue Wege zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens auf dem Gebiet des Gütertransportes beschritten werden müssen. Eine besondere Rolle spielt hierbei der Container (engl., Behälter) als Transportmittel. Container sind Behälter, die aus verschiedenen Materialien, insbesondere aber Stahl oder Aluminium hergestellt sind. Sie dienen zur Verpackung von unterschiedlichsten Gütern. Ihr besonderer Vorzug besteht darin, daß ihre Benutzung dazu führt, eine Vielzahl einzelner Güter in einem Verpackungs- und Transportraum unterzubringen. Dadurch wird ein schnellerer Umschlag des Transportgutes zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Straße – Eisenbahn, Eisenbahn – Schifffahrt – usw.) möglich. Das heißt also, daß eine wesentliche Verkürzung der Transportzeiten eintritt bei gleichzeitiger Entlastung der vorhandenen Transportkapazitäten durch den Wegfall der langen Umladezeiten für die Einzelgüter. Es ergibt sich somit eine enorme Steigerung der Arbeitsproduktivität im Verkehrswesen.

Die revolutionierende Rolle des Containers für das Transport- und Verkehrswesen wurde in den führenden Industrieländern bereits erkannt. Es wurde auch erkannt, daß alle seine Vorteile nur dann voll genutzt werden können, wenn es gelingt, eine konsequente Vereinheitlichung (Standardisierung) im internationalen Rahmen herzustellen. So kam es 1967 zu der Festlegung der ISO-Normen für Container.

ISO-Normen für Container von 10' bis 40' <sup>1</sup>					
	Länge	Breite	Höhe	m <sup>3</sup>	zul. Bruttomasse in t
10'	3,0	2,4	2,4	14,0	10,0
20'	6,0	2,4	2,4	31,0	20,0
30'	9,1	2,4	2,4	48,7	25,0
40'	12,2	2,4	2,4	63,0	30,0

Damit wurden die Voraussetzungen dazu geschaffen, daß die Container im Land-, Luft- und Seeverkehr Verwendung finden können. Gleichzeitig bedeutet diese Standardisierung die Mög-

lichkeit des Einsatzes von rationell zu nutzenden Spezialeinrichtungen sowohl für den Transport (Straßen-, Schienenfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge), wie auch für den Umschlag (Krananlagen, Umschlagbühnen, Flurfördermittel). Anders gesagt, die Container sollen international austauschbar sein und im Hafen von Odessa ebenso gehoben werden können wie im Hafen von Rostock, Bombay, Rio oder Hull; auf sowjetischen Eisenbahnenwagen ebenso befördert werden können wie auf englischen, brasilianischen oder japanischen. Neben dem Normalcontainer wird es auf Grund der Eigenart bestimmter Transportgüter noch Spezialcontainer geben, die beispielsweise Schüttgüter oder Flüssigkeiten aufnehmen können. Wie wird der Transport mit Containern nun vonstatten gehen? Straßenzustellfahrzeuge übernehmen den Container ab Ladestelle (Betrieb) und befördern ihn zum nächsten Containerbahnhof, wo er auf Container-Schienenfahrzeuge umgeladen wird. Die Container können zur sicheren Beförderung auf dem Straßenzustellfahrzeug wie auch auf dem Schienenfahrzeug verriegelt werden. Der Seetransport wird von speziellen Containerschiffen und der Lufttransport von Containerfrachtflugzeugen übernommen. Dabei ist kein Umladen der Güter notwendig, sondern es wird lediglich der Behälter von einem Fahrzeug auf das andere übernommen.

Bei der Deutschen Reichsbahn wurde in der Vergangenheit mit der Schaffung von Knotenbahnhöfen für den Stückgutverkehr bereits eine Entwicklung eingeleitet, die es bei der Einführung des Containerverkehrs weiter auszubauen gilt. Die Einführung des Containertransportes wird zu einer weiteren Konzentration des Transportaufkommens und der Güterströme führen, so daß im Endergebnis bei der Eisenbahn 70 bis 80 sogenannte Containerbahnhöfe vorhanden sein werden und damit die Transport- und Umschlagmittel in rationeller Weise eingesetzt werden können. Es ist vorgesehen, daß bis 1980 etwa 40 Prozent des Güteraufkommens der Eisenbahn und 50 Prozent des Güteraufkommens des Kraftverkehrs im Containerverkehr realisiert werden. Der Rostocker Überseehafen wird ebenfalls auf die Belange des Containertransportes umgerüstet.

Wirtschaftlichkeitsberechnungen für unsere Republik haben ergeben, daß der Arbeitszeitaufwand für den Güterumschlag um fast 100 Millionen Stunden im Jahr gesenkt werden kann. Insgesamt bringt die Einführung des Containerverkehrs eine Steigerung der Arbeitsproduktivität beim Güterumschlag um das 24fache. Trotz der mit der Nutzung des Containerverkehrs auftretenden umfangreichen Investitionsmaßnahmen in vielen Zweigen der Volkswirtschaft ist aber eindeutig feststellbar, daß diese verausgabten Investitionen in sehr kurzer Zeit wieder zurückfließen.

Abschließend kann gesagt werden, daß der Container das Transportmittel der Zukunft ist und sich international in sehr kurzer Zeit durchsetzen wird, da seine Vorteile eindeutig bestimmt sind.

## Hauptvorteile des Containers:

Direkter Haus-Haus-Verkehr, kein Umladen der Güter, kurze Transportzeiten, geringere Transportkosten, Einsparung von Verpackungsmaterial, Schutz der Güter vor Witterungs- und Transportschäden, Benutzung als Lagerraum, Stapelbarkeit, Lebensdauer 7 bis 10 Jahre.

## Verwendete Literatur:

DDR-Verkehr, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Jugend und Technik, Verlag Junge Welt, Wochenpost

<sup>1</sup> Abkürzung für Fuß (engl. feet)



## Neuer Bezirksvorstand Erfurt



Helmut Wendel, Vorsitzender  
des neuen Bezirksvorstandes  
Halle

## Neuer Bezirksvorstand Halle

Am 12. Oktober 1968 konnte mit Hilfe der Arbeitsgemeinschaft Bad Dürrenberg in deren Heimatort die dritte Bezirksdelegiertenkonferenz des Bezirks Halle durchgeführt werden. Die gute Zusammenarbeit der Gastgeber mit den örtlichen staatlichen und ge-



Günter Blöbbaum, Sekretär  
des neuen  
Bezirksvorstandes Halle

Herr Blöbbaum, Sekretär des BV, berichtete über die neuesten Ergebnisse im Bezirk. Seinen Worten entnehmend, ist der Mitgliederstand auf 480 angestiegen. Herr Blöbbaum forderte Herrn Gerlach auf, im Präsidium des DMV für eine verbesserte Unterstützung der Bezirke in allen mit der weiteren Entwicklung und Stärkung der Organisation entstehenden Fragen zu plädieren. Nach dem folgenden Bericht der Revisionskommission und Entlastung des Bezirksvorstandes, schritt man zur Neuwahl zur BV.

sellschaftlichen Organen fand seinen besonderen Ausdruck durch die Teilnahme der Frau Bürgermeister Wessel und je einem Vertreter der Nationalen Front und des Pädagogischen Rates des Bezirkes Halle.

Als Vertreter des Präsidiums des DMV konnte Herr Gerlach begrüßt werden.

Nach einleitenden Worten des Versammlungsleiters, Herrn Uhlemann, legte Herr Wendel als Vorsitzender des BV Rechenschaft über die Arbeit unserer Organisation im Bezirk Halle ab. Schwerpunkte des Berichtes war die Arbeit mit der Jugend, die Zusammenarbeit mit den gesellschaftlichen Organen, mit der Deutschen Reichsbahn und die Durchführung von Modellbahnwettbewerben und Wettbewerben junger Modelleisenbahner. Beispielgebend in der Jugendarbeit wies der Vorsitzende auf die guten Ergebnisse der AG Bad Dürrenberg hin. Sichtbaren Ausdruck fanden die hervorragenden Ergebnisse der Arbeit unserer Modellbahnfreunde im guten Wettbewerbsergebnis des Bezirkes. Mit einer Vielzahl von Ausstellungen unserer Arbeitsgemeinschaften erwarb sich der Bezirk über seine Grenzen hinaus einen achtbaren Ruf.

Volle Zustimmung durch die Delegierten fand der Vorschlag zu Ehren des 20. Jahrestages unserer DDR einen Wettbewerb der Modelleisenbahner durchzuführen.

Entsprechend den Vorschlägen der Delegierten wurden folgende Mitglieder unserer Organisation in den Bezirksvorstand gewählt:

Helmut Wendel  
Kurt Denecke  
Günter Blöbbaum  
Heinz Jäger  
Horst Schrödter  
Günter Wohllebe  
Wolfgang Uhlemann  
Manfred Kunze  
Horst Langrock  
Heinrich Bretscher  
Hans Drechsler

Für die Revisionskommission kandidierten und wurden gewählt:

Gerhard Weise  
Siegfried Schulze  
Rolf Lenz

Im Schlußwort dankte Herr Wendel der AG Bad Dürrenberg für die gute Organisation der Veranstaltung und wünschte allen Modellbahnfreunden gute Erfolge in ihrer weiteren Arbeit und für ihr persönliches Wohlergehen.

Über 30 Delegierte aus 20 Arbeitsgemeinschaften zogen auf der Delegiertenkonferenz des Bezirkes Erfurt am 9. November 1968 in Erfurt Bilanz über ihre geleistete Arbeit. Es konnte über viele Erfolge berichtet werden, aber auch über noch nicht Erreichtes wurde offen gesprochen. Einen breiten Raum nahm die Jugendarbeit im Bezirk ein. Von 13 Teilnehmern zu den Bezirksmeisterschaften junger Eisenbahner 1967 erhöhte sich die Teilnehmerzahl auf 34 Schüler aus fünf Kollektiven im Jahre 1968. Erste gute Anfänge gibt es in der Zusammenarbeit der Arbeitsgemeinschaften, die sich in gemeinsamen Ausstellungen und Exkursionen von Schülergruppen im Rahmen der Feriengestaltung ausdrücken. Die Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn konnte weiter verbessert werden. Andererseits muß die Zusammenarbeit des Bezirksvorstandes zu allen Kollektiven unseres Bezirks verbessert werden.

Im Ergebnis einer gründlichen Analyse der bisherigen Arbeit beschlossen die Delegierten einstimmig ein Arbeitsprogramm, dessen wichtigste Aufgaben folgendes beinhalten:

- Die systematische Erziehungsarbeit unter den Mitgliedern — besonders unter den Jugendlichen — durch die Klärung politisch-ideologischer Fragen und durch zielstrebige fachliche Anleitung.

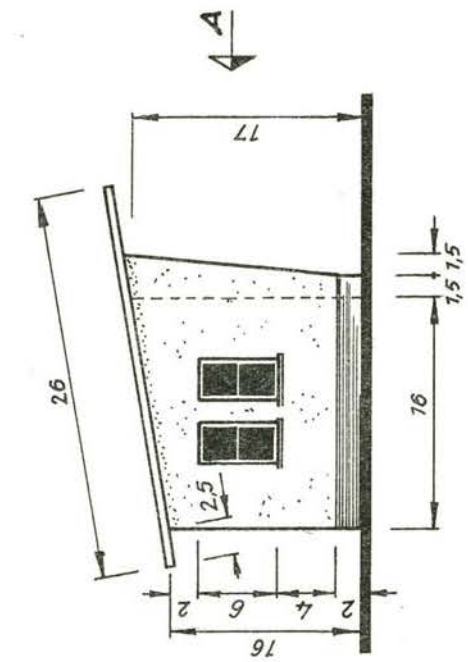
- Die enge Verbindung zu den Dienststellen der DR weiter auszubauen durch Verwendung von Modellbahnanlagen zu Unterrichtszwecken sowie die Übernahme von Modellprojektierungsarbeiten.

- Die Durchführung von Ausstellungen zum Tag des Deutschen Eisenbahners 1969 und die weitere Verbesserung der Meisterschaft junger Eisenbahner 1969.

Zum neuen Vorsitzenden des Bezirksvorstandes Erfurt wurde wiederum Modellbahnfreund Rudolf Lämmerzahl gewählt. Unter seiner bewährten Leitung arbeiten folgende Freunde im neuen Bezirksvorstand:

K.-H. Becker, Erfurt — Lemitz, Erfurt — Beilke, Erfurt — Hacker, Erfurt — Vollrath, Stolberg — W. Becker, Naumburg — Zöllner, Gotha — Gläsel, Saalfeld — Ullrich, Meiningen — Schulz, Jena — Mengel, Naumburg und Richter, Kahla.

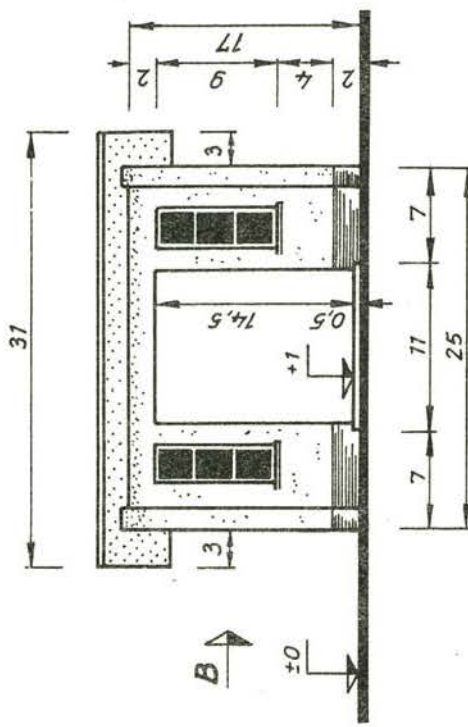
Modellbahnfreund Grüber wurde erneut zum Vorsitzenden der Revisionskommission gewählt.



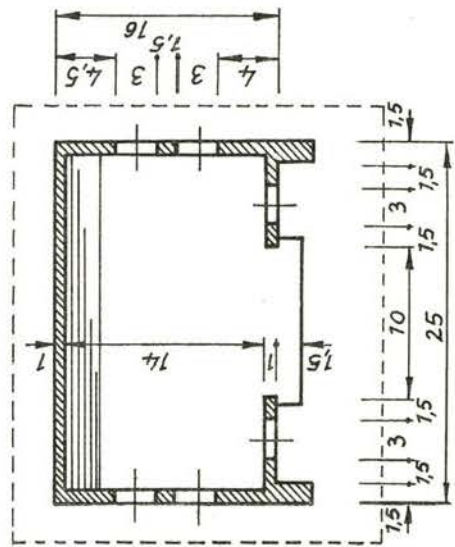
Ansicht B

Wartehalle  
Hp Kittlitz

Nenngröße N



Ansicht A



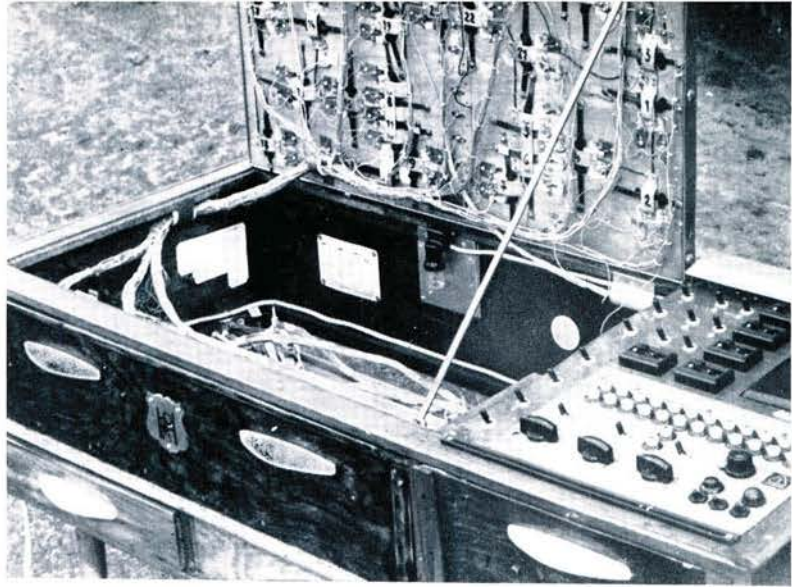
Grundriß



# Vater und Sohn in der Garage

„Nun ist es soweit! Wir – mein Sohn Ralf-Peter (15) und ich (50) – haben in dreijähriger Tätigkeit unsere Modelleisenbahn in H0 aufgebaut und möchten diese heute vorstellen . . .“, so schrieben uns erfreut Herr Fritz Heyer und sein Sohn aus Himmelfort, einem Urlauberdorf in der Uckermark unweit Fürstenberg (Havel).

Es wurde eine eingleisige Hauptbahn zum Motiv genommen. Drei voneinander getrennte Stromkreise ermöglichen einen relaisgesteuerten Mehrzugbetrieb. Das Gleisbildstellwerk entspringt eigenen Gedanken. Die gesamte Anlage ist in drei Plattensektionen eingeteilt, jede von diesen wird mit einem eigenen Kabelbaum an das Stellpult angeschlossen. Dadurch ist die Anlage innerhalb einer halben Stunde transportfähig abgebaut. Eine ehemalige Garage bietet dieser Vater-Sohn-Anlage, die im Sommer von vielen Urlaubern besichtigt wird, ein Domizil.



1

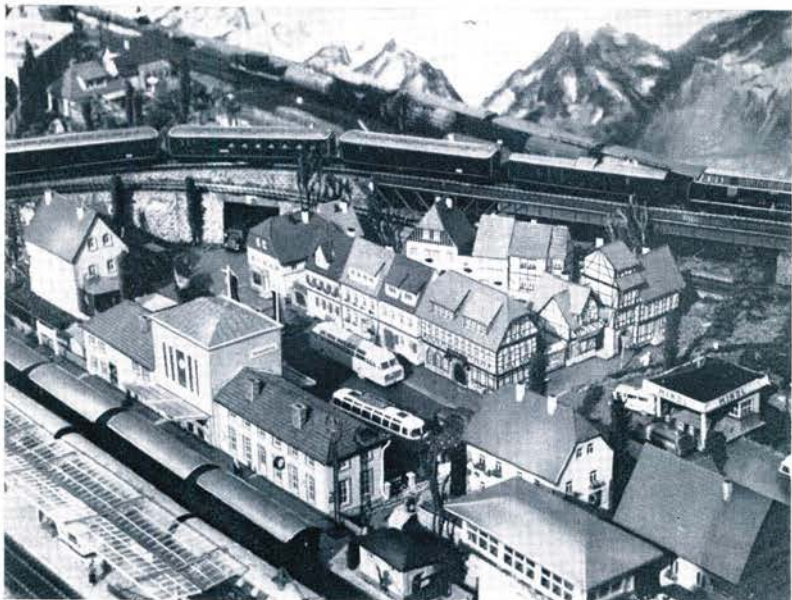


2

Bild 1 Ein Blick in das Innenleben des Gleisbildstellwerks

Bild 2 Ein Ausschnitt der Anlage. Man erkennt deutlich die mehrfach verschlungene eingleisige Strecke. Große Bahnhofs-Gleisanlagen sind nicht vorhanden. Den Erbauern dieser Modelleisenbahn kam es auf gute Fahrmöglichkeiten besonders an.

Bild 3 Sehr fotogen sind immer wieder die Auhagen-Kleinstadthäuser, das beweist auch dieses Bild. Aber leider sind sie nun einmal für TT bestimmt. Auf H0-Anlagen sollte man sie deshalb nur im Hintergrund verwenden, dann wirkt der Unterschied nicht so kraß.



3





Bild 4 Der tägliche Früh-Nahgüterzug auf der Strecke, gefördert von einer Piko-BR 55

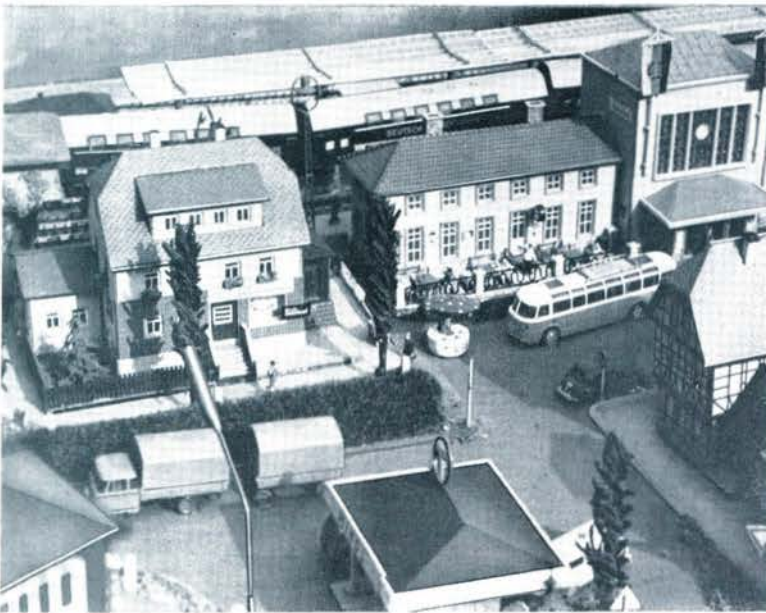


Bild 5 Eine gefährliche Ecke im Straßenverkehr! Der Eisstand muß weg! Hoffentlich bekommt der Skoda-Busfahrer die Kurve!

**Vater  
und Sohn  
in  
der Garage**



Bild 6 Was mag es wohl mit dem überdimensionalen Reh und der ominösen steinernen Orientalin auf dem Denkmal auf sich haben? Wir wissen es leider nicht, aber hoffentlich die zahlreichen Besucher dieser Stätte, die mit Bahn, Bus oder Pkw dorthin strömen.

Fotos: Heyer, Himmelpfort





Erich Zeibig von der Arbeitsgemeinschaft 3/31 aus Pirna, mit 76 Jahren der älteste Teilnehmer der Konferenz, erhält hier die Ehrennadel des DMV in Bronze.

## Neuer Bezirksvorstand Dresden

Eine überaus herzliche und arbeitsfreudige Atmosphäre bestimmte das Geschehen auf der Bezirksdelegiertenkonferenz des DMV im Kultursaal des Dresdner Hauptbahnhofs. Aus allen Teilen des Reichsbahndirektionsbezirkes Dresden waren die Delegierten und großen Freunde unserer kleinen Bahn gekommen, aus Meißen, Zwickau, Karl-Marx-Stadt, Lichtenstein und Netzschkau, um nur einige Orte zu nennen. Mit großem Beifall konnten sie auf der Konferenz auch den Generalsekretär des DMV, Helmut Reinert, in ihrer Mitte begrüßen.

Es war die dritte Bezirksdelegiertenkonferenz seit der Gründung des BV Dresden im Jahre 1964. Es darf vorweggenommen werden, daß auf dieser wichtigen Beratung nicht nur Rechenschaft über die geleistete Arbeit der vergangenen zwei Jahre abgelegt und Rückschau gehalten, sondern auch der Weg aufgezeichnet wurde, über die Gestaltung des Morgen, wie die Modelleisenbahner ihre Arbeit noch umfassender und erfolgreicher entwickeln können.

In Vertretung des Vorsitzenden des BV Dresden, Lothar Krause, gab Olaf Herfen den Rechenschaftsbericht. Zahlen sind bekanntlich unbestechliche Richter. Sie sprechen ihre eigene Sprache. Ein Blick auf die Statistik zeigt, daß es im Dresdner Bezirk gut vorangegangen ist. So gab es 1964 bei der Gründung des BV 14 Arbeitsgemeinschaften mit 223 Mitgliedern. Zur Bezirksdelegiertenkonferenz 1966 zählten wir bereits 28 AG und 483 Mitglieder. Heute bestehen 35 AG und die Zahl der Mitglieder ist auf 666 gestiegen.

Mit lang anhaltendem Beifall nahmen die Delegierten zur Kenntnis, daß der DMV der DDR im September dieses Jahres als gleichberechtigtes Mitglied in den MOROP aufgenommen wurde. Es ist ein beachtlicher Erfolg, der mit zur weiteren Festigung und Stärkung des Ansehens unseres sozialistischen Vaterlandes auf der internationalen Ebene beitragen wird. Geachtet und anerkannt ob ihrer Leistungen spricht man heute in vielen Ländern von den Modellbahnbauern der DDR, sei es in Budapest, Warschau, Prag, Wien und anderswo. Das wurde auch anschaulich zum XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Dresden in den Juni-Tagen dieses Jahres unterstrichen. Der BV dankte im Rechenschaftsbericht noch einmal all jenen, die sich in den Tagen der Vorbereitung und Durchführung dieser großen Leistungsschau besonders bewährten. Die Aufnahme in den MOROP ist für alle aber auch Verpflichtung, die Leistungsspitze von heute zur Norm von morgen zu machen.

Ein breites Tätigkeitsfeld nahm in den vergangenen zwei Jahren die Arbeit mit der Jugend ein. Hier haben sich besonders die Freunde Herfen und Voigt verdient gemacht. In den Oberschulen Dresden-Pillnitz und Dresden-Weißer Hirsch wurden Lichtbildervorträge über die Entwicklung des Eisenbahnwesens gehalten. Exkursio-

nen wurden durchgeführt, so im VEB Strömungs-Maschinen Dresden, der bedeutende Aggregate für die modernen Triebfahrzeuge V 180, V 60 und V 23 herstellt, um den Jungen und Mädchen praxisverbunden die besten Methoden und Erfahrungen zu lehren, die zum Erfolg führen.

Da gab es in Bezirkswettbewerben u. a. die „Meisterschaften Junger Eisenbahner“, bei denen sich junge Freunde in den schmucken blauen Uniformen mit dem goldenen Flügelrad von der Pioniereisenbahn in Dresdens „Volkspark Großer Garten“ als die besten erwiesen.

In den Diskussionen gab es auch kritische Hinweise zur weiteren Verbesserung der Arbeit. Das ging vor allem die Materialversorgung, das Informationssystem und die Beitragskassierung an. Es waren Hinweise und Gedanken, die es vom neuen BV gut zu nutzen gilt. Der Rechenschaftsbericht wurde bestätigt.

Ein weiterer Höhepunkt war die Neuwahl des BV und der Revisionskommission. Insgesamt wurden 15 Mitglieder in diese Institutionen einstimmig gewählt. In der ersten konstituierenden Sitzung des BV wurde Freund Lothar Krause erneut mit der Leitung des BV beauftragt. Gerhard Peter, Meißen

## Neuer Bezirksvorstand Berlin

Am 1. November 1968 fand in Berlin die 3. Bezirksdelegiertenkonferenz des Deutschen Modelleisenbahnverbandes Bezirk Berlin statt. Aus zwei Jahren Arbeit für den Verband konnten im Rechenschaftsbericht des Genossen Klingenberg die Leistungen des Bezirksvorstandes und der einzelnen Arbeitsgemeinschaften gewürdigt werden. Gleichzeitig wurden auch kritische Worte an die Adressen gerichtet, die inaktiv blieben oder dem Bezirksvorstand nur wenig Unterstützung gaben. Aus der Analyse entstanden bereits die Aufgabenstellungen für die neue Arbeitsperiode, die reich an Interessantem sein wird, wenn jeder ein Teil Aktivität zugibt. Das Vorbild der großen Eisenbahn liefert die Anregungen für das schöpferische Arbeiten im kleinen. Kann es auch nicht einmal umgekehrt sein? Eine aktuelle Frage, die nicht nur Instituten vorbehalten sein sollte; also bereits eine konkrete Aufgabe werden könnte. Der Transportprozeß steht mitten in der technischen Revolution, sie spiegelt sich unmittelbar in der Arbeit der Modelleisenbahner wider. Dazu gehört, ständig die Bildung und das Wissen über alle Verkehrsbereiche zu erweitern, neue Fähigkeiten zu entwickeln und neue Aufgaben zu stellen, um die Stellung des Deutschen Modelleisenbahnverbandes im Prozeß des Aufbaus des entwickelten Systems des Sozialismus wirksamer zu gestalten.

Neue Aufgaben erfordern neue Formen der Organisation, und auch strukturelle Veränderungen können zu höheren Qualitäten führen.

Das gilt nicht nur für die Arbeitsgemeinschaften selbst, sondern ebenfalls für die Wettbewerbsbewegung, die Arbeit mit den Jugendlichen und die Vorbereitung und Durchführung von Exkursionen und Besichtigungen. Damit verbunden ist es notwendig, enge Beziehungen zur Reichsbahndirektion Berlin herzustellen und ihrer Unterstützung sicher zu sein.

Die bisher gute Arbeit im Bezirk Berlin konnte durch die Auszeichnung der besten Modelleisenbahner mit der Ehrennadel des DMV in Silber und Bronze, wertvollen Präsenten und Büchern gewürdigt werden. Um die neuen, höheren Aufgaben der nächsten Arbeitsperiode bewältigen zu können, wurde die Anzahl der Kandidatenvorschläge für den Bezirksvorstand auf 13 erhöht. Zur Zusammensetzung der Revisionskommission gab es 4 Vorschläge.

Diese Vorschläge bestätigte die Bezirksdelegiertenkonferenz im Wahlgang. Als seinen ersten Vorsitzenden wählte der neue Bezirksvorstand den Modellbahnfreund Werner Eckert, Verwaltungsleiter Wagenwirtschaft der Rbd Berlin. Sekretär wurde Modellbahnfreund Siegfried Miedecke. Joachim Schlag, Berlin



# Ergänzung zu „Die Verwandlung einer Kleinbahn“

(Heft 5/1968, Seite 145)

Es muß festgestellt werden, daß die Auskünfte, die ich über den Fahrzeugpark der elektrisch betriebenen Strausberger Eisenbahn erhielt, unvollkommen waren und zum Teil nicht den Tatsachen entsprachen. Durch die freundliche Unterstützung einiger Freunde des Nahverkehrs konnten die Unstimmigkeiten beseitigt und die Liste der Fahrzeuge ergänzt werden. Erfreulicherweise waren einer alten Kleinbahnstatistik auch Einzelheiten über den Fahrzeugpark aus der Zeit des Dampfbetriebes zu entnehmen, die im folgenden das Bild dieser ehemaligen Kleinbahn vervollständigen mögen.

## 1. Dampfbetrieb (bis 1921)

Die nachfolgende Aufstellung der Fahrzeuge dokumentiert den Stand von 1911. Es sei dazu bemerkt, daß etwa im Jahre 1913 eine dreifach gekuppelte Naßdampflokomotive mit dem Namen „Neudamm“ hinzukam.

Fahrzeugpark:

3 Dampfloks, zweifach gekuppelt;

5,3 Personenwagen, zweiachsig, mit insgesamt 237 genehmigten Sitz- und Stehplätzen in zwei Wagenklassen;

0,5 Gepäckwagen;

0,2 Postwagen;

1 Güterwagen (10 t) für Stückgüter.

Die Angaben der Wagenanzahlen in Dezimalbruchform weisen darauf hin, daß es sich in einem Fall oder in zwei Fällen um kombinierte Personen- und Gepäckwagen bzw. Personen- und Postwagen gehandelt haben muß.

Zwölf Beamte und acht ständige Arbeiter sorgten für den reibungslosen Ablauf des Kleinbahnbetriebs, der damals vom Provinzialverband der Provinz Brandenburg geführt wurde. Zuständige eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde war die Eisenbahn-Direktion Berlin. Zur Zeit des Dampfbetriebes war die offizielle Bezeichnung der Bahn noch „Strausberger Kleinbahn“. Die neuere Firmierung als „Strausberger Eisenbahn“ wurde erst mit der Einführung des elektrischen Betriebs gewählt. Die im Aufsatz gegebene Kapitalshöhe von 330 000 M ist auf die anschlagsmäßigen Kosten bezogen. Tatsächlich erreichten die Ausführungskosten mit Grunderwerb eine Höhe von 400 000 M.

Literatur:

Zeitschrift für Kleinbahnen 1913; Ergänzungsheft „Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für das Jahr 1911“; Verlag von Julius Springer, Berlin

## 2. Elektrischer Betrieb (ab 1921)

Mit der Eröffnung der neuen Strecke wurde eine Anzahl neuer Haltestellen eingerichtet. Zusammen mit den Endstationen waren es damals zwölf, von denen jedoch zwei Haltestellen (zwischen Leninplatz und Lustgarten sowie zwischen Leninplatz und Landesjugendheim) später aufgegeben wurden.

Heute bestehen folgende zehn Haltestellen:

S-Bahnhof Strausberg

Landhaus

Schlagmühle

Hegermühle

Wolfstal

Käthe-Kollwitz-Straße

Elisabethstraße

Lustgarten (am alten Bf Strausberg Stadt)

Leninplatz

Landesjugendheim

Die Verlängerung der Strecke bis nach Strausberg-Nord war geplant, wurde aber vorerst zurückgestellt. Während des zweiten Weltkrieges führte die Strausberger Eisenbahn zwischen dem Landesjugendheim und dem Flugplatz (Strausberg-Nord) den Omnibusbetrieb durch.

Der bisherige Fahrzeugpark der elektrisch betriebenen Bahn hat folgenden Umfang (Stand 1968):

Betr.-Nr.	Fahrzeugart	Bemerkungen (Baujahr usw.)
1	Triebwagen vierachsig	1921, umgebaut auf Rollenlager, ex Gleitlager
2	Triebwagen vierachsig	1921, 1958 Unfall, verschrottet
2 (II)	Triebwagen zweiachsig	ex BVG 4302, 1966 Unfall, verschrottet
2 (III)	Triebwagen vierachsig	ex LVB 1046, Druckluftbremse
3	Triebwagen vierachsig	1921
4	Beiwagen vierachsig	1921, umgebaut auf Druckluftbremse, Polstersitze
6	Beiwagen	1921, umgebaut auf Druckluftbremse, Polstersitze
7	Beiwagen vierachsig	1921, verschrottet
7 (II)	Triebwagen vierachsig	ex LVB 1047, Druckluftbremse
8	Postwagen zweiachsig	1921, ex Bw 1 P, etwa 1953 verschrottet
8 (II)	Triebwagen zweiachsig	ex BVG, Umbau in Werkstattwagen mit Arbeitsbühne geplant
9	Triebwagen vierachsig	1926, 1968 verschrottet
10	Beiwagen vierachsig	1926, umgebaut auf Druckluftbremse
11	Beiwagen vierachsig	1926, Generalüberholung vorgesehen
12	Ellok zweiachsig	Bergmann, F.-Nr. 339
13	Unkrautbek.-wagen, zweiachsig	
14	Triebwagen zweiachsig	ex Düsseldorf Tw 5 (Mettm. Strab) umgeb. auf Rollenlager, ex Gleitlager, etwa 1940 Strausberger EB
15 a	Ellok zweiachsig	ex Hamburger Hafensbahn, seit 1943 Strausberger Eisenbahn
15 b	Ellok zweiachsig	etwa 1960, LEW Hennigsdorf
16	Triebwagen zweiachsig	ex Düsseldorf Tw 7 (Mettm. Strab.) Umbau auf Rollenl. vorges., seit etwa 1940 Strausb. EB
17	Beiwagen zweiachsig	1945, Kriegswagen, seit 1967 Verkehrsbetriebe Schöneiche-Woltersdorf Nr. 21
18	Beiwagen zweiachsig	1945, Kriegswagen
19	Beiwagen zweiachsig	1945, Kriegswagen, erst seit etwa 1948 im Betrieb, seit 1968 Verkehrsbetriebe Schöneiche-Woltersdorf
—	Beiwagen zweiachsig	1945, Kriegswagen, war nicht im Betrieb, verschrottet

Weitere Triebwagen, die 1966 von der BVG übernommen wurden (Tw 4120 und 4124), wurden bereits verschrottet. Ebenfalls ist ein von der Potsdamer Straßen-