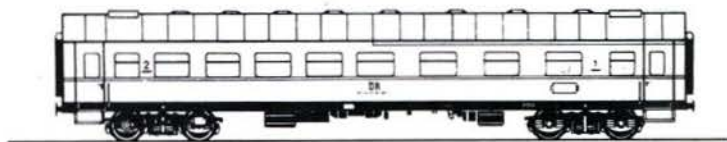


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,50 M · Sonderpreis für die DDR 1,— M

JANUAR

1/75

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Ergebnisse und Vorhaben in der Jugendarbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR	1
Gerhard-Reiner Voß Aus der Chronik einer Arbeitsgemeinschaft — 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft Jena —	2
Eine TT-Anlage mit Linksfahrbetrieb	4
Eine zweigeteilte N-Anlage	6
Heiner Matthes Die Prager Verkehrsbetriebe (Schluß)	7
Hansjürgen Bönicke Aus der Geschichte der Eisenbahn (8) Seil- und Zahnradbahnen	9
Holger vom Hofe Gleisplan und Verschaltung meiner N-Anlage	12
Streckenbegehung: Die Schneepflugtafel	18
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Wolfgang Kunert Zweiachsiger Nebenbahntriebwagen M 151.0 der ČSD	19
Unsere Seite für den Anfänger: Schaltungsmethoden bei der Fahrstromspeisung — Die Z-Schaltung	21
Wissen Sie schon?	22
Maßskizze und Text zum „Lokfoto des Monats“	22
Lokfoto des Monats: 1' E-Reko-Lokomotive der BR 50.35 der DR	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	24
Mitteilungen des DMV	25
Werner Beuchel Selbstgebaute Straßenfahrzeuge in der Baugröße N	26
Selbst gebaut	3. U-S.

Titelbild

Der Vergangenheit gehört der Einsatz der BR 86 der DR in der Umgebung Dresdens schon lange an. Was aber den Eisenbahnern in jedem Winter neu alle Anstrengungen abverlangt, das sind Schnee, Frost und Eis. Aber auch auf diesem Gebiet zieht immer mehr die moderne Technik ein, wie elektrische Weichenheizungen, Schneeräumgroßgeräte usw.

Foto: Karlheinz Brust, Dresden

Titelvignette

Als letzten in der Reihe der Modernisierungswagen der DR, die der VEB K PIKO in H0 fertigt, zeigen wir mit dieser Vignette den AB-Wagen (1/2 Kl.). Ein geschlossener Zugverband aus diesen Modellfahrzeugen hinterläßt einen guten Eindruck.

Zeichnung: VEB K PIKO

Rücktitelbild

Auf den Seiten 4 und 5 in diesem Heft stellen wir die TT-Anlage des Modellbahnfreundes Werner Rottluff vor. Dieses großformatige Bild bietet dazu noch einen weiteren guten Überblick über diese Anlage.

Foto: Werner Rottluff, Leukersdorf

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kruz,
Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/34
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag
für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 7,50 M,
Sonderpreis für die DDR 3,— M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte
und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-
liste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundes-
republik sowie Westberlin nehmen die Firma
Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der
örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von
Sojuszpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen.
Bulgarien: Raznoisznos, 1 rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradska 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 Chulpan-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-
land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nen-
nen der BUCHEXPOR, Volkseigener Verlag der DDR,
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Ergebnisse und Vorhaben in der Jugendarbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR

Unmittelbar vor dem 3. Verbandstag — gewissermaßen als Auftakt zu diesem bedeutsamen Ereignis im Leben unseres Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR — fanden im Jahre 1974 zum 10. Mal „Treffen der Jungen Eisenbahner“ statt. Von den annähernd 100, mit den Leitungsorganen des Verbandes in enger Verbindung stehenden oder zum Verband gehörenden Jugend-Arbeitsgemeinschaften, Zirkeln und Gruppen mit mehr als 1000 Mitgliedern, nahmen an den Bezirkstreffen 1974 insgesamt 365 Jugendliche und 87 Betreuer teil. 76 Mädchen und Jungen mit ihren 16 zum Teil selbst noch jugendlichen Betreuern wurden als die Besten der Bezirkstreffen zum Zentralen Treffen nach Dresden delegiert.

Auf den ersten Blick mögen diese Zahlen bescheiden erscheinen gegenüber den umfangreichen Aktionen der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ zur Erfüllung des Pionierauftrages für das Schuljahr 1973/74: „Lernt und handelt nach dem Vorbild Ernst Thälmanns — stärkt unsere Deutsche Demokratische Republik!“

Nachdem nunmehr gemessen, gewogen und gewertet worden ist, können wir den Zahlen hinzufügen: Die Brigaden der Pioniereisenbahnen, die Modelleisenbahn-Zirkel und Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“ in den Pionierhäusern, Stationen „Junger Naturforscher und Techniker“, in den Schulen und im DMV haben für den „Pionierexpress DDR 25“ wertvolle Fracht eingebracht. In einer nie zuvor erreichten Qualität haben sie ihre anspruchsvollen Vorhaben ausgeführt. Das gilt für die Dokumentation „25 Jahre Reichsbahnbezirk Leipzig“ — vorgelegt von den Pioniereisenbahnern aus Leipzig genau so, wie für das Experimentiermodell „Elektrische Gleisbesetzungsanzeige“ der jungen Modelleisenbahner aus Schwaan in Mecklenburg und für die ausgezeichnete schöpferische Arbeit der Jugendfreundin Martina Böhrs aus Ostritz, wie auch für die Dokumentation „Weg des blauen Halstuches“ der Jungen Pioniere aus Parchim. Gleichmaßen haben sich mit ihrem Fleiß und mit ihrem Können die Pioniere aus Putbus und aus Saßnitz auf Rügen, aus Oschersleben und Thale im Harz, aus der Hauptstadt unserer Republik und aus dem gastgebenden Bezirk Dresden Lob und Anerkennung erworben.

Das Auftreten der erfolgreichsten Teilnehmer am „Zentralen Treffen Junger Eisenbahner“ als Delegation auf dem 3. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Würdigung ihrer Leistungen vor dem höchsten Gremium des Verbandes zeigt erneut, welche Bedeutung die Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn in der DDR ihrem Mitwirken bei der staatsbürgerlichen Erziehung der Schuljugend beimessen. Davon ausgehend beschloß der 3. Verbandstag:

„Die Arbeit unseres Verbandes mit der Schuljugend ist weiter auszubauen. In enger Verbindung mit der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ und mit den Organen der Volksbildung auf allen Ebenen sind besonders die Pioniere und Schüler im Alter von 10 bis 14 Jahren zu fördern. Dazu gilt es, in den Arbeitsgemeinschaften des DMV noch mehr Leiter und Betreuer für Pionier- und Schülerkollektive „Junger Eisenbahner“ zu gewinnen und die Möglichkeiten in den Pionierhäusern, Stationen „Junger Naturforscher und Techniker“ sowie in Klub- und Kulturhäusern noch besser zu nutzen. Die gesellschaftliche Wirksamkeit unserer Jugendarbeit

wird dadurch verstärkt, daß die Verbandsleitungen den Jugendgruppen, Interessen- und Arbeitsgemeinschaften Aufträge erteilen und regelmäßig Rechenschaft darüber ablegen.“

Die Jugendkommission des Präsidiums hat sich diesen Abschnitt in der Arbeitsentschließung des 3. Verbandstages als Grundorientierung für ihre Arbeit auch im Jahre 1975 zu eigen gemacht. Erste Schlußfolgerungen im Hinblick auf die Formierung, Funktions- und Aufgabenverteilung wurden bereits gezogen. Die Mitglieder der Jugendkommission sind sich darin einig, daß sich aus dieser Orientierung ein umfangreiches Programm ableitet, das nicht in kurzfristigen Aktionen, ebenso nicht in einem Schuljahr, voll verwirklicht werden kann. Wenn man den wachsenden Erwartungen der jungen Freunde und der höheren Erfordernis der sozialistischen Persönlichkeitsbildung gerecht werden will, so muß auch unsere eigene Fortbildung und die der Jugendfunktionäre in den Bezirken und Gemeinschaften zur erstrangigen Aufgabe erhoben werden. Darum soll bereits im Februar d. J. ein mehrtägiges Seminar mit den Jugendfunktionären des Verbandes stattfinden. Dabei wollen wir uns noch gründlicher mit der kulturpolitischen Rolle des DMV und mit den Erziehungszielen seiner Jugendarbeit vertraut machen. Eingehend wollen wir uns mit den methodischen Aspekten der außerschulischen Arbeit, ganz besonders damit, wie der Pionier- und FDJ-Auftrag in der AG-Arbeit umgesetzt werden soll, befassen sowie Erfahrungen mit den Formen und Methoden der AG-Arbeit — spezifisch nach der unterschiedlichen Organisationsform — austauschen. Als besonders wichtig für die weitere Entwicklung der Jugendarbeit halten wir eine Problemdiskussion über Inhalt und erzieherische Funktion des Schülerwettstreits und des Leistungsvergleiches der einzelnen AG-Mitglieder und der Kollektive untereinander. Auch darüber, wie die Öffentlichkeitsarbeit auf unserem Gebiet wirksamer gemacht werden kann, soll beraten werden. Darüber hinaus regt die Jugendkommission an, daß sich auch alle Leitungsgremien des Verbandes nach ihren konkreten Bedingungen damit befassen, wie die Aufgabenstellung des 3. Verbandstages für die Jugendarbeit verwirklicht werden soll. Der nach diesem Seminar noch verbleibende Abschnitt des Schuljahres 1974/75 wird anlässlich des 30. Jahrestages der Befreiung vom Hitlerfaschismus dazu genutzt, die Vorhaben des Pionierauftrages: „Folgt dem Weg des roten Sterns“ in den Jugendkollektiven zu verwirklichen. Zugleich wollen wir uns in dieser Zeit intensiv für die Entstehung weiterer Jugendkollektive in den verschiedenen Einrichtungen einsetzen.

So gerüstet wird der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR im Einvernehmen mit dem Zentralrat der Freien Deutschen Jugend und mit den zentralen Organen der Volksbildung im Mai 1976 zu Bezirkstreffen und im Oktober 1976 zum 11. Zentralen Treffen „Junger Eisenbahner“ einladen.

Martin Klemt
Vorsitzender der Jugendkommission des Präsidiums des DMV

Aus der Chronik einer Arbeitsgemeinschaft

— 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft Jena —

Im September 1974 bestand die AG Jena des DMV 25 Jahre lang. Diesem Ereignis soll nachfolgender Beitrag gewidmet sein.

Wie war es eigentlich damals, im Jahre 1949? Angespornt durch die Losung von Partei und Regierung „Erst arbeiten, dann essen!“, war es durch die intensive Arbeit aller Werktätigen gelungen, die schwersten Kriegsschäden zu überwinden. Die Versorgung der Bevölkerung war wieder so ausreichend geworden, daß sich nun Interessen herausbildeten, die tieferen musischen, künstlerischen und gestalterischen Bedürfnissen entsprachen.

Angeregt durch die ersten Erzeugnisse einer sich entwickelnden Modellbahnindustrie in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone und durch die Eröffnung einer Modellbahnabteilung in einem Jenaer Elektrogeschäft, trafen sich dort in den Sommermonaten 1949 einige Modelleisenbahner. Sehr bald stellte es sich heraus, daß viele gemeinsame Interessen hatten, und so kam man überein, sich zu einer Vereinigung zusammenzuschließen und gemeinsam einen Erfahrungsaustausch zu pflegen. Man sprach die kurz zuvor gegründete Kammer der Technik an, als Dachorganisation zu fungieren, da sie durch ihre Satzung am besten dazu geeignet erschien, auch die Interessen der Modelleisenbahner wahrnehmen zu können. Unter dem Vorbehalt eines entsprechend sichtbaren Erfolges stimmte der damalige Bezirksausschuß Jena der KdT zu. So kam es an einem Septemberabend im Jahre 1949 in einer Jenaer Gaststätte zur Gründung des Fachausschusses „Modellbahn der KdT“. Die ersten Zusammenkünfte verliefen zwar nach einem

Zeitplan, aber ansonsten ohne feste Tagesordnung. Man diskutierte über alle Modellbahnprobleme munter drauflos, ohne daß etwas Brauchbares dabei herauskam. Es war daher kein Wunder, daß immer mehr Freunde ausblieben.

Trotzdem tauchte schon im November der Gedanke an eine Modellbahn-Ausstellung auf, um die Modellbahn-Technik in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Schließlich wollten wir auch durch selbsterarbeitete Mittel eine Gemeinschaftsanlage aufbauen.

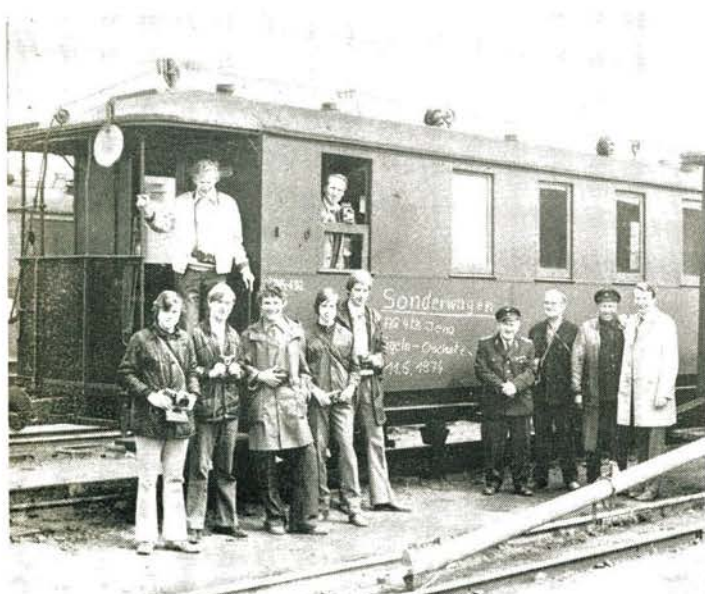
Wenn es auch aus der Jenaer AG im allgemeinen keine bekannten Namen anzuführen gibt, so muß doch einer hervorgehoben werden, der damals als Student in Jena weilte und mit Begeisterung tatkräftig für die Modellbahn-Technik eintrat: Günter Barthel. Mit dem von ihm, vom Verfasser und von anderen damaligen Mitgliedern über den Krieg geretteten Eisenbahn-Material verschiedener Nenngrößen wurde die erste Ausstellung im Dezember 1949 in einer Schulaula veranstaltet. Aber unter welchen Bedingungen? Die Aula war ungeheizt, das Material wurde „organisiert“ oder ausgeliehen und das Werkzeug selbst mitgebracht. Es entstanden drei Anlagen, die 14 Tage von den mit Wattejacken und -stiefeln ausgerüsteten Modelleisenbahnern bei erheblichen Spannungsschwankungen vorgeführt wurden. Der Besuch dieser Ausstellung übertraf mit 3000 Interessenten alle Erwartungen.

Die gemeinsame Arbeit an dieser Ausstellung bildete einen festen Stamm Modelleisenbahner als Arbeitsgemeinschaft heraus. Durch die Einhaltung einer Tagesordnung in den Versammlungen mit möglichst einem Vortrag wurde die AG gefestigt. Da konnte an den Bau einer Gemeinschaftsanlage gedacht werden. An Räumlichkeiten wurde zunächst ein altes leerstehendes Vereinszimmer benutzt, später konnten zwei bombengeschädigte Räume gegen Miete übernommen werden. Leider war dann in den kommenden Jahren die Raumfrage immer wieder ein prekärer Punkt und brachte uns mehrmals in schwierige Situationen. Die Ausstellungen der folgenden Jahre wurden mit zwei Bahnhofsplatten von 2 m × 1 m als Grundstock vorgenommen. Die zugehörige Anlage wurde immer erst zur eigentlichen Ausstellung aufgebaut. An eine Rahmenbauweise mit mehreren Anlagenplatten war wegen der ungünstigen Räumlichkeiten nicht zu denken. Dem Mangel der überhaupt noch fehlenden industriell gefertigten modellmäßigen Fahrzeuge und Triebfahrzeuge konnte durch selbstgebaute Modelle begegnet werden.

Wir nahmen zu anderen Arbeitsgemeinschaften Verbindungen auf, was anläßlich einer Ausstellung zu einem Bezirkstreffen führte.

Im Jahre 1952 wurde die AG von der IG Eisenbahn übernommen und bekam im „Kulturhaus der Eisenbahner“ einen Kellerraum zugewiesen. Damit waren zwar die finanziellen Sorgen wegen der Miete entfallen, aber leider wirkte sich die Feuchtigkeit des Kellers derart ungünstig auf die Anlage aus, daß die Gleise Rost ansetzten. Daher verhandelten wir mit der Jenaer Station „Junger Techniker“ und schlossen einen Vertrag, wonach die AG einen entsprechenden Raum für eine große Lehranlage bekam. Dafür stellte die AG der Station Gruppenleiter zur

Bild 1 Freunde der AG Jena haben sich für eine Exkursion einen Sonderwagen „organisiert“



Ausbildung „Junger Eisenbahner“. Nachdem wir über 1000 Stunden für die fest eingebaute Anlage aufgewendet und diese Anlage auch der Öffentlichkeit vorgeführt hatten, mußte das Haus für andere Zwecke geräumt werden. Glücklicherweise fand sich für die Belange der AG Verständnis bei der Werkleitung des damaligen Raw Jena. Die AG erhielt dort zwei bestgeeignete Kellerräume in der neuerbauten Betriebsberufsschule des Werkes. Das bedeutete aber auch, wieder von vorn anzufangen. Jetzt zählten sich aber unsere Erfahrungen aus, und es wurde eine neue Großanlage von vornherein in Rahmenbauweise konzipiert, um beweglich zu sein und die Anlage in geeigneten Räumen auch der Öffentlichkeit vorführen zu können.

Plötzlich benötigte man jedoch auch die Räume im Raw für andere Zwecke und bot uns ein neues Domizil. Zwischen dem Raw und einer Jenaer Schule bestand ein Patenschaftsvertrag, und der modellbahnfreundliche Direktor ließ einen Teil der Aula für die Großanlage abtrennen. Doch nach dem Wiederaufbau der Anlage und einer weiteren Vorführung in der Öffentlichkeit kamen erneut Raumsorgen, denn eine auf die Dauer teilweise mit einer Modellbahnanlage blockierte Aula wurde für einen geregelten Schulbetrieb zum Hindernis. So mußten wir wieder abbauen. Die Anlage wurde zunächst auf dem Schulboden bis zur endgültigen Raumklärung abgestellt. Jetzt erwies es sich, daß die Gründung des Deutschen Modellbahn-Verbandes der DDR und der Beitritt der AG zu einer großen Hilfe werden sollte. Schon bei der Gründung des DMV im Jahre 1962 in Leipzig waren zwei Mitglieder der Jenaer AG als Delegierte anwesend und erklärten für die durch sie vertretenen Mitglieder die Bereitschaft zur Mitarbeit im DMV. Inzwischen war das neue Empfangsgebäude des Jenaer Saalbahnhofes fertiggestellt. Durch die Bemühungen des DMV über den Vizepräsidenten der Rbd Erfurt und den Jenaer Amtsvorstand bekam die AG entsprechende Räumlichkeiten in der Güterabfertigung und für Versammlungen im neuen Empfangsgebäude. Als man nun die bisherige Großanlage wieder aufbauen wollte, war sie durch die monatelange Lagerung auf dem allen Temperaturschwankungen und Taueinflüssen ausgesetztem Schulboden total unbrauchbar geworden. So hieß es: Wieder neu beginnen!

Dieser Neuanfang gestaltete sich unter großen Schwierigkeiten, denn durch den Verlust der Großanlage schieden einige Mitglieder entmutigt aus der AG aus. Die wenigen Verbliebenen gaben aber nicht auf. Mit den aus der letzten Ausstellung eingenommenen Mitteln wurde bescheiden eine Anlage auf zwei Platten in Anlehnung an das Vorbild „Westbahnhof Jena“ aufgebaut. Mit dieser kleinen Anlage konnte man aber nicht vor die Öffentlichkeit treten, und so wurde die AG Kahla angesprochen, gemeinsam mit uns eine Ausstellung vorzubereiten. Der Vorschlag wurde angenommen, und der Erfolg sicherte beiden die Voraussetzungen für den Aufbau weitaus besserer Anlagen als zur ersten gemeinsamen Ausstellung. Seit nunmehr acht Jahren stellen die beiden AG zusammen aus.

Eine weitere Unterstützung der Jenaer AG durch den DMV ergab sich durch die Bildung einer Untergruppe „Eisenbahnfreunde“, die sich infolge der durch den DMV veranstalteten Exkursionen gebildet hatte.

Gemeinsam gingen nun die Jenaer Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde auf Exkursionen. Bei diesen Gelegenheiten wurden Filme „meterweise“ verschossen, in deren Ergebnis Text- und Bildtafeln, Diaserien und Vorträge entstehen, die zur weiteren Belebung der Ausstellungen beitragen. Die nunmehr bessere Ausstellungsqualität wurde sogar von der Tagespresse hervorgehoben. Steigende Besucherzahlen gaben den beiden AG Jena und Kahla immer wieder den Ansporn, in jedem Jahr eine Modellbahn-Ausstellung in Jena zu veranstalten und dabei möglichst irgendeine Neuheit vorzuwei-

„DER MODELLEISENBAHNER“ 1/1975



Bild 2 Mitglieder der AG beim Aufbau einer der zahlreich gebauten Gemeinschaftsanlagen

Fotos: Werner Drescher, Jena

sen, sei es eine Anlage, eine Bildtafel oder ein Diavortrag. Bei diesen gemeinsamen Arbeiten konnte es nicht ausbleiben, daß 1972 nach der alljährlichen Ausstellung die 100-Jahr-Feier Saalbahn besprochen wurde und dabei der Gedanke an eine gemeinsame Großanlage von Jena und Kahla auftauchte. Diese sollte aus zwei typischen Bahnhöfen der Saalbahn gestaltet werden. Die AG Jena nahm den wegen seines Traktionswechsels sehr interessanten Bahnhof Camburg zum Vorbild, während die AG Kahla den Abzweigbahnhof Orlamünde für ihre Modellbahnanlage wählte. Erneut half der DMV, denn die DR-Dienststellen zeigten sich unserem Vorhaben gegenüber aufgeschlossen. Sie erlaubten die Anfertigung entsprechender Fotos und überließen uns auch Unterlagen. Beide AG stellten ihre Anlagen zur 100-Jahr-Feier im Oktober 1974 noch getrennt auf, um Erfahrungen zu sammeln. Wir hoffen aber, in diesem Jahre über große Verbindungsstücke einen gemeinsamen Betrieb vorführen zu können.

Durch die Ausstellungen konnten auch Jugendliche zur Mitarbeit in der AG gewonnen werden, die an der Großanlage „Bahnhof Camburg“ zusammen mit den erfahrenen Mitgliedern eingesetzt sind. Später werden sie an einer eigenen Anlage knöbeln.

An dieser Stelle soll allen Mitgliedern der AG für ihre Arbeit gedankt werden. Dank ebenso der Leitung und dem Hausmeister der Grete-Unrein-Oberschule, die Jahr für Jahr die Aula für die Ausstellungen der AG Jena und Kahla zur Verfügung stellt. Dank aber auch dem DMV für die große Hilfe. Sein Name erhält auch hier in Thüringen immer mehr Gewicht und Wirkung, wobei wir durch Ausstellungen zum „Tag des Eisenbahners“, durch die Schaufenstergestaltung eines Fachgeschäftes und durch Großausstellungen in Verbindung mit Dia-Vorträgen unseren Beitrag leisten.

Eine TT-Anlage mit Linksfahrbetrieb

Herr Werner Rottluff aus Leukersdorf möchte heute seine nicht ganz herkömmliche TT-Anlage vorstellen. Diese hat ein Ausmaß von 2000 mm × 1000 mm. Es handelt sich — wie die Prinzipskizze des Gleisplans zeigt — um eine 2gleisige Hauptbahn, die durch einen Durchgangsbahnhof führt, in den 2 Nebenstrecken einmünden. Nicht herkömmlich ist diese Anlage insofern, als auf ihr auf der 2gleisigen Strecke links gefahren wird. Es wurden 26 m Gleis verlegt und 22 Weichen eingebaut.

Die Nebenbahn ist ebenso wie die Hauptbahn in geschlossener Streckenführung angeordnet. Dadurch kann der Nebenbahn-Bahnhof sowohl als Endbahnhof als auch als Durchgangsbahnhof verwendet werden. Der verdeckte Abstellbahnhof an der 2gleisigen Strecke gestattet es, daß auf der gesamten Anlage gleichzeitig 5 Züge in vollautomatischem Betrieb verkehren. 2 Züge fahren dabei auf dem Außengleis und 3 weitere benutzen abwechselnd das innere Gleis und die Nebenstrecke.

Geschaltet ist diese TT-Anlage in Z-Schaltung, wobei die Nebengleise des Stadtbahnhofs nur einem Fahrtrafo zugeordnet sind. Dadurch ist es möglich, unabhängig vom automatischen Betrieb im Bahnhof gleichzeitig Rangierfahrten vorzunehmen.

Der Durchgangsbahnhof liegt in + 20 mm, der Stadtbahnhof in + 110 mm Höhe über Plattenniveau. Letzterer verfügt über 2 durchgehende Hauptgleise für den automatischen Betrieb, ein drittes Gleis ist für Züge aus der Gegenrichtung vorgesehen.

Die Anlage ist in 2 Teilen aufgebaut. Der obere Teil mit Stadtbahnhof wurde abnehmbar auf einer gesonderten Platte angeordnet. Der Zugang zum Schattenbahnhof kann außerdem durch eine aufklappbare Rückwand geschehen.

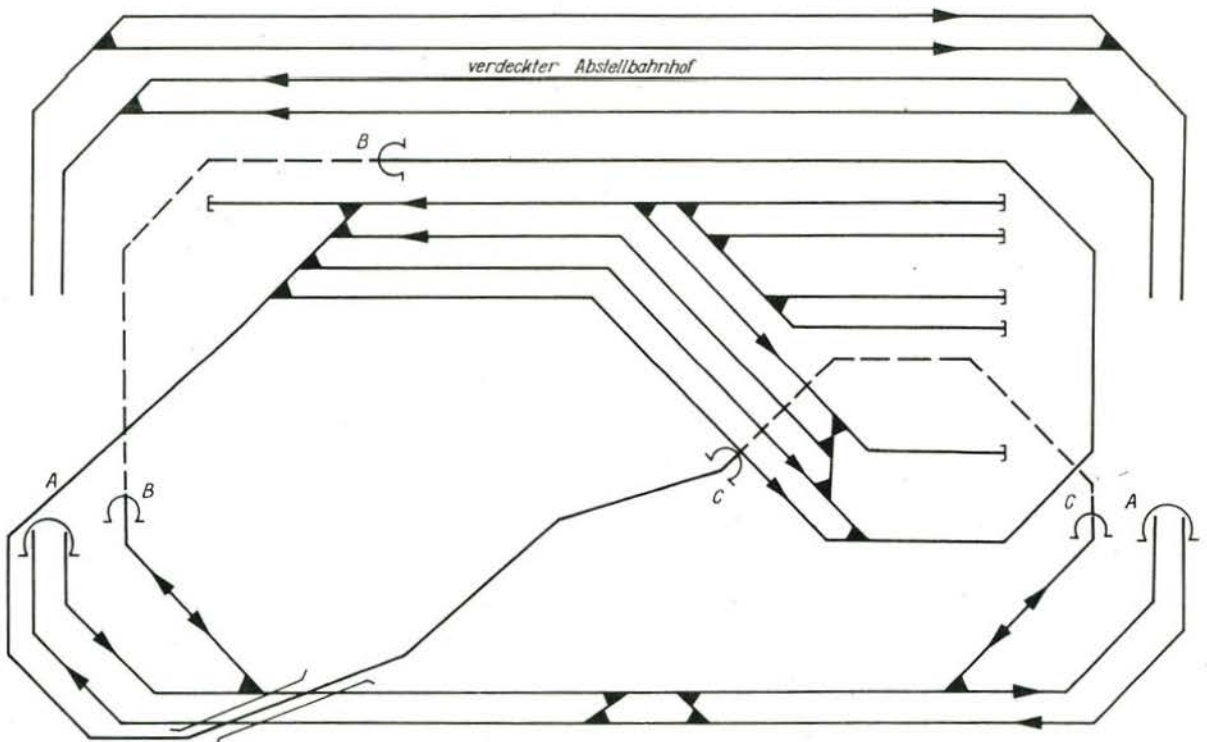
Bild 1 Die TT-Anlage in ihrer Gesamtausdehnung. In Verbindung mit der Gleisplan-Prinzipskizze gibt dieses Foto einen guten Überblick über die Gleisanordnung.

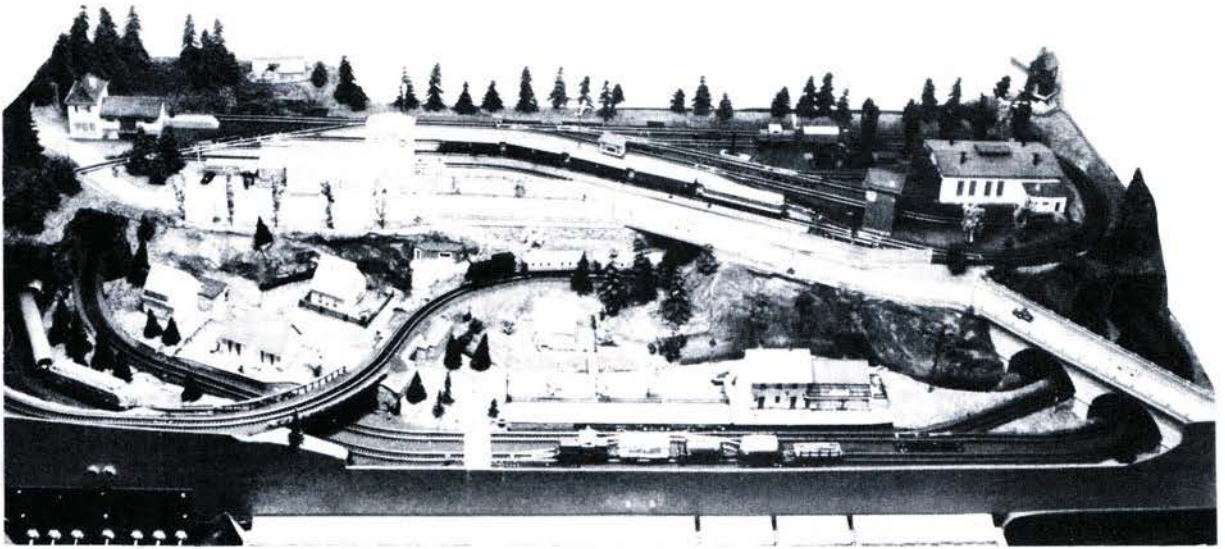
Bild 2 Auch von der Schmalseite aus betrachtet, kann man den Gleisverlauf gut erkennen

Bild 3 Blick auf das Gelände des Stadtbahnhofs mit Lokschuppen und Stellwerk. Unten im Bild die 2gleisige Strecke mit abzweigender Nebenbahn.

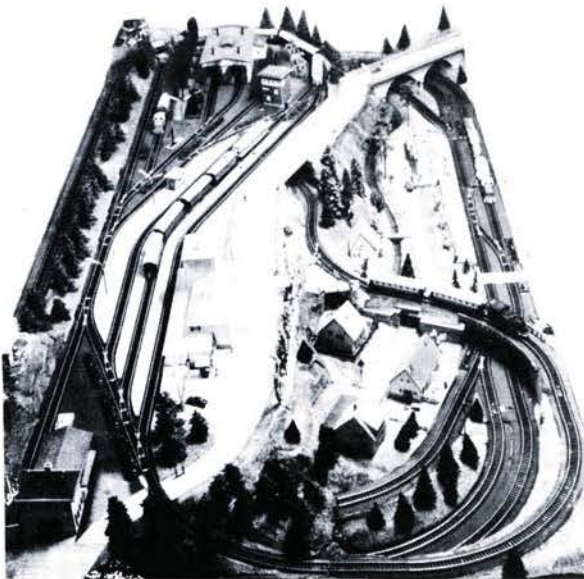
Bild 4 In Bildmitte liegt in + 110 mm der Stadtbahnhof an der 1gleisigen Nebenbahn.

Fotos: W. Rottluff, Leukersdorf





1



2



3

Eine TT-Anlage
mit
Linksfahrbetrieb





1

Eine zweigeteilte N-Anlage



2

Bild 1 Blick auf das hübsche Empfangsgebäude mit überdachter Fußgängerbrücke zu den Bahnsteigen. Ein kleiner Hinweis sei erlaubt: Das in HO handelsübliche Gelände im Vordergrund paßt nun einmal nicht zu N.

Bild 2 Kiesverladeanlage, geschickt in einer Anlagenecke untergebracht

Bilder 3 und 4 Diese Aufnahmen deuten auf die gute Landschaftsgestaltung der N-Anlage hin

Fotos:
Alfred Gärtner,
Mittweida

Unser Leser, der 38jährige Versicherungskaufmann Horst Schmiedl aus Mittweida, sandte uns Fotos und eine Kurzbeschreibung seiner Anlage in der Nenngröße N ein. Wir wählten diese Überschrift, weil die Anlage aus einem 560 mm × 1700 mm großen feststehenden Teil und aus einem 560 mm × 1790 mm großen abklappbaren Teil besteht. Dadurch ist sie bei Betriebsruhe hinter einem Vorhang versteckbar.

Das Motiv ist wiederum eine 2gleisige Hauptbahn und abzweigende Nebenbahnen. Es sind das drei an der Zahl, von denen 2 in geschlossener Streckenführung verlaufen. Bei 3 Fahrstrombereichen können von den vorhandenen 10 Zügen 3 gleichzeitig verkehren. Der Bau der Anlage wurde im Jahre 1966 begonnen, aber ständig nahm Herr Sch. Veränderungen und Verbesserungen vor. Die Hochbauten sind zum Teil Selbstbau.

3



6

4



Die Prager Verkehrsbetriebe (Schluß)

Der Omnibusbetrieb

Die Ergänzung des recht umfangreichen Straßenbahnnetzes bilden zahlreiche Stadtbuslinien. 98 Linien ergeben heute eine Gesamtlänge von 656 km. Die Omnibusse bedienen das Stadtgebiet und angrenzende Vororte. Der Omnibusverkehr fungiert dabei als Zubringer zur Straßenbahn, andere Linien bedienen gleichsam die Straßenbahnlinien, als Radial- und Durchmesserlinien den Innenstadverkehr und erschließen Neubaugebiete.

Die Linien zum Normaltarif besitzen Bezeichnungen der Serie 100. Es existieren davon z. Zt. 65 Linien, wovon 11 dem Berufsverkehr dienen.

Daneben verkehren 18 Eilbuslinien zum Sondertarif. Sie halten an nur wenigen Haltestellen und umgehen Verkehrsbrennpunkte und Stau.

Auch hierbei sind 6 Linien nur dem Berufsverkehr vorbehalten. Diese Eilbuslinien tragen Bezeichnungen der 200er Reihe. 10 Nachtbuslinien mit besonderer Streckenführung ersetzen auf weniger frequentierten Ästen während der Nachtstunden die Straßenbahn. Sie führen 300er Liniennummern. 5 weitere mit Buchstaben gekennzeichnete Linien verkehren an Sonn- und Feiertagen in Naherholungsgebiete.

Betriebszeit und Wagenfolge sind bei den einzelnen Buslinien unterschiedlich.

Darüber hinaus verausgibt man noch eine ganze Reihe von Sichtkarten zu unterschiedlichen Preisen.

Schaffner gibt es z. Zt. nur auf der Straßenbahn. Bei Mehrwagenzügen verkehrt der Triebwagen ohne Schaffner und ist auf der Stirnseite mit einem roten „S“ auf weißem Grund gekennzeichnet; auf diesem Wagen befinden sich Zahlkästen, und der dort erworbene Fahrausweis berechtigt nicht zum Umsteigen. Auf den Triebwagen des T1- und T3-Typs sind für das Schaffnerpersonal übersichtliche Arbeitsplätze vorgesehen, an denen die zusteigenden Fahrgäste vorübergehen.

Die Triebwagen der 1973er und 1974er Lieferung besitzen diese Einrichtung nicht mehr; denn der Übergang zum völlig schaffnerlosen Betrieb ist geplant.

Die U-Bahn

Der Beschluß von 1967 über den Bau einer echten U-Bahn schlug ein neues Kapitel im Prager öffentlichen Nahverkehr auf. Zahlreiche Untersuchungen und Variantenvergleiche über die optimale Lösung des zu einem Hauptproblem gewordenen städtischen Verkehrssystems gingen diesem Beschluß voraus. Bereits 1926 bestand ein Projekt über eine unterirdische Bahn, das aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus jedoch nicht verwirklicht wurde.



Bild 11 Stadtomnibus des Typs SM 11
Länge 10985 mm, Breite 2,5 m, 31 Sitz- und 55 Stehplätze
Antriebsleistung 180 PS, Höchstgeschwindigkeit

Trotz der größeren Netzausdehnung gegenüber der Straßenbahn beträgt der Anteil der beförderten Personen nur 27 Prozent.

Zur Bedienung der Omnibuslinien standen Ende 1973 1071 Fahrzeuge der Typen RTO und SM 11 (Bild 11) zur Verfügung. Sie gehören zu 5 Betriebsbahnhöfen.

Tarife

Der Grundfahrpreis beträgt im gesamten Stadtgebiet auf Straßenbahn und Omnibus 1 Kčs (Kinder und Militär zahlen die Hälfte), wobei dreimalige Umsteigeberechtigung besteht. Auf Schnellbuslinien ist der doppelte Fahrpreis zu zahlen; Umsteigen ist nicht gestattet. Der Nachtarif ist von 23—4 Uhr gültig und beträgt einheitlich 3 Kčs.

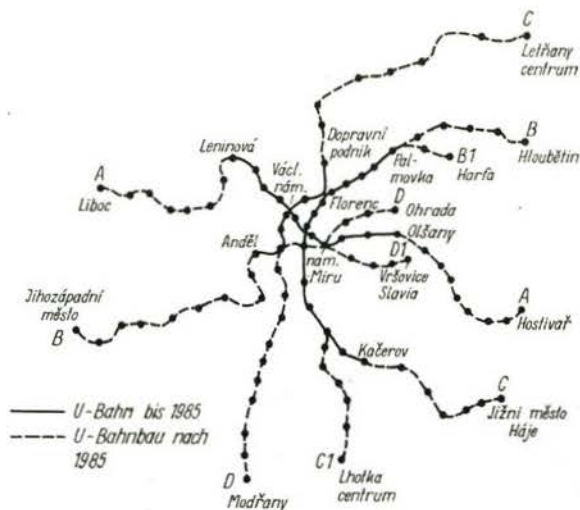
Das Grundnetz der U-Bahn wird aus den Linien A, B und C bestehen.

Die Linien treffen sich nicht in einem gemeinsamen Knotenpunkt im Stadtkern, sondern bilden mit ihren Verknüpfungspunkten ein charakteristisches Dreieck. Dieses wird durch die Station Florenc, Museum und Wenzelsplatz gebildet.

Dadurch verteilt sich der Strom der Umsteiger günstig auf eine größere Fläche.

Nach Abschluß der 1. Etappe im Jahre 1985 wird die Linienlänge 23,7 km betragen. Erst nach diesem Zeitpunkt erfolgt der weitere kontinuierliche Ausbau bis auf 92 km Linienlänge, wobei noch die Linie D hinzukommt (siehe Bild 12).

Entsprechend eines tschechisch-sowjetischen Abkommens über den gemeinsamen U-Bahnbau begannen 1967



die Bauarbeiten. Der Streckenvortrieb geschieht sowohl in bergmännischer als auch in offener Bauweise. Außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes führt man die Bahn auf einem Damm als vom übrigen Verkehr getrenntes Oberflächenverkehrsmittel. Als bedeutendstes Bauwerk der Trasse C ist die Überbrückung des Nusle-Tales anzusehen. Die imposante Stahlbetonbrücke führt einmal den Straßenverkehr als wichtige Verbindung der Stadtteile Neustadt und Nusle in Verlängerung der Sokolskástraße zur Autobahn, zum anderen verkehrt durch ihren Hohlkörper die U-Bahn hindurch. Die Bahnhöfe sind so angelegt, daß bestmöglicher Zugang und günstige Übergangsmöglichkeiten zu den späteren U-Bahnen und Oberflächenverkehrsmitteln gewährleistet sind. Der durchschnittliche Abstand der Bahnhöfe beträgt 800–880 m. Ihre architektonische Gestaltung ist schlicht und formschön. Die Bahnsteige sind meist als Insel-, weniger dagegen als Seitenbahnsteige angelegt. Die Eingangshallen sind mit den Bahnsteigen über Rolltreppen verbunden.

Der erste Bauabschnitt der Metro mit 6,7 km Streckenlänge zwischen dem Omnibusbahnhof Florenc und Kačerov (Linie C) ist fertiggestellt. Ende Dezember 1973 wurde dort der Probetrieb aufgenommen. Inzwischen ist diese Linie im Betrieb. Mit der schrittweisen Inbetriebnahme dieses für Prag neuen Verkehrsmittels ergeben

Bild 13 Metro-Wagen des sowjetischen Typs Ecs

Foto u. Zeichng.: Verfasser



sich zwangsläufig Veränderungen im Straßenbahn- und Omnibusverkehr. Bereits mit der offiziellen Betriebseröffnung des ersten Abschnittes müssen 10 Buslinien verlängert bzw. geändert geführt werden, um die U-Bahn-Haltestellen besser bedienen zu können. Außerdem kommen 8 Buslinien neu in Betrieb. Bis auf die Verkürzung der Linien 3, 13 und 18 von Kačerov zum nämesti hrdinu ergeben sich vorerst für die Straßenbahn keine weiteren Einschränkungen, da die U-Bahn die bisher stark belasteten Straßenbahnlinien in südöstlicher Richtung vom Stadtzentrum aus entlasten soll. Außerdem soll vom nämesti hrdinu aus das Neubaugebiet Pankrác I straßenbahnseitig erschlossen werden.

Jedoch mit dem weiteren Baufortschritt der U-Bahn kann nach und nach die Straßenbahn aus metronahen Gebieten zurückgezogen werden. Die daraus resultierende Linienveränderung (etwa 100 km Verringerung der Gesamtlinielänge bis 1985) wird den derzeitigen Beförderungsanteil der Straßenbahn von 59,1% auf 32,3% vermindern und dafür den Anteil der mit der U-Bahn beförderten Personen auf 32% des Gesamtaufkommens ausmachen. Die U-Bahnstrecken sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Sie gestatten eine Zugfolge von minimal 90 Sekunden. Daraus resultiert ein maximales Leistungsvermögen von 40 Zügen pro Stunde und Richtung. Die Reisegeschwindigkeit wird im Mittel 34 km/h betragen.

Für die Linie C von Florenc nach Kačerov ist im Berufsverkehr eine Wagenfolge von 3 Minuten, tagsüber von 5 und in den Abendstunden bis 0.20 Uhr von 10 Minuten vorgesehen. Morgendlicher Betriebsbeginn ist 4.40 Uhr.

Die UdSSR liefert die Fahrzeuge. Die blau-silbergrauen Einheiten des Typs Ecs ähneln stark den Moskauer U-Bahnwagen (Bild 13).

Sie sind einzeln fahrbar, werden jedoch im Betrieb zu 3- bzw. 5-Wageneinheiten gekuppelt.

Es kann abschließend eingeschätzt werden, daß durch die Einführung der U-Bahn eine sinnvolle Teilung der Verkehrsmittel für Straßenbahn, Omnibus und U-Bahn in die Beförderungsaufgaben zugunsten der Entlastung des Oberflächenverkehrs zu erwarten sein wird. Prag wird damit nicht nur um eine Attraktion reicher, sondern es wird vielmehr für viele Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel eine wesentliche Verkürzung der Reisezeit eintreten.

Technische Daten der U-Bahnwagentype Ecs

Länge über Kupplung	19206 mm
Wagenkastenlänge	18810 mm
Wagenkastenbreite	2712 mm
Eigenmasse	32,5 t
Sitzplätze	42
Stehplätze (0,125 m ² /Platz)	220
Motorstundenleistung	4 × 68 kW
Nennspannung	750 V =
Höchstgeschwindigkeit in der Ebene	90 km/h
durchschnittliche Anfahrbeschleunigung	1,2–1,5 m/s ²
durchschnittliche Betriebsbremsverzögerung	1,08–1,2 m/s ²
Bremsen: Motorbremse, pneumatische Notbremse, mechanische Feststellbremse	

Literatur

- Rozvoj Dopravníh podniků hlavního města Prahy (Informationsbroschüre 1971)
- Haltestellenverzeichnisse für Straßenbahn und Bus der Prager Verkehrsbetriebe
- Kurzinformationen, herausgegeben von den Prager Verkehrsbetrieben