

PA 9

32542

JAHRGANG 16
NOVEMBER 1967

11

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11

NOVEMBER 1967 · BERLIN · 16. 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 – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Erwin Gräfe.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. **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: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141-167. 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, Leninigradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wileza 46 Warszawa 10. Rumänien: Car-timex, 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 Pyong-yang. 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

I. Zentraler Erfahrungsaustausch der AG-Leiter des DMV	321
H. Kohlberger Neues auf unseren Modellbahn-Schienen	322
Oberschüler aus Leipzig bauen ihren Heimatbahnhof	326
Die Zukunft unserer Eisenbahn	327
Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kurz Das Eisenbahn-Betriebsfeld in Lenin-grad	328
Gutachterausschußtagung „Modellbahnen“	330
Neue Aufgaben auch für die Arbeitsgemeinschaften des DMV	331
Mitteilungen des DMV	332
G. Köhler Induktive Zugbeeinflussung bei der DR	333
Unsere Vertragsbuchhandlungen	334
V. Fischer Bauplan für die Ellok E 21 der Deutschen Reichsbahn (Fortsetzung und Schluß)	334
Wissen Sie schon?	342
Danken wir der Deutschen Reichsbahn	342
Buchbesprechung	342
K. Rudloff Die letzte Fahrt des „Wilden Robert“	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

N-Modellbahnanlage auf dem Messestand des VEB Piko zur Leipziger Herbstmesse 1967

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

„Ungarische Diesellokomotive M 61 002 vor Zug TS 7 im Bahnhof Wien-West. Nach einer Pause von mehreren Jahrzehnten kommen nun wieder ungarische Lokomotiven bis nach Wien. Der Wien-Budapest-Expreß (T 7) wird wochentags von vierteiligen österreichischen Triebwagenzügen geführt, während nunmehr seit Anfang Juli 1967 am Wochenende dieser Zug von MAV-Diesellokomotiven der Baureihe M 61 befördert wird. Grund hierfür ist die Mitführung von Kurswagen aus Hamburg und Wien nach Siofok am Plattensee.“

Text und Foto: Konrad Pfeiffer, Wien

In Vorbereitung

Modellbahnzubehör von der Leipziger Herbstmesse 1967

Die Dampflokomotiven der ČSD nach 1945
Bauanleitung für eine Lok der Baureihe V 200 der DR in der Nenngröße TT

Die deutschen Schmalspurbahnen im Wandel der Zeiten

1. Zentraler Erfahrungsaustausch der AG-Leiter des DMV

Первый центральный обмен опытом руководителей Кружков Герм. союза мод. жел. дор.

First Central Experiential Exchange for Leaders of Groups of the German Model Railway Association (DMV)

Premier échange de l'expérience par les chefs des groupes à l'association du modélisme ferroviaire allemande (DMV)

Sehr gern würde ich eine Broschüre herausgeben, unter dem Titel: „Die Tage von Lützow“. Leider reicht die Arbeitszeit nicht aus und auch Papier brauchen wir jetzt noch für wichtigere Dinge. So also hier nur ein Kurzbericht vom 1. Zentralen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaftsleiter des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Alle verbandsinternen Materialien, wie „Finanzrichtlinien des DMV“, „Richtlinien für Modellbahnausstellungen“, „Richtlinien für Modellbahnwettbewerbe“ usw., bekommen in der nächsten Zeit alle Bezirksvorstände und auch die Arbeitsgemeinschaften in gedruckter Form zugestellt.

An den Anfang meines Berichtes möchte ich im Namen aller im Verband vereinten Modellbahnfreunde und Freunde der Eisenbahn recht herzlichen Dank der Deutschen Reichsbahn sagen. Für mehrere Tage stellte die Deutsche Reichsbahn ihre betriebseigene Schule in Lützow/Mecklenburg dem DMV kostenlos zur Verfügung. So konnten sich auf Einladung des Präsidiums Arbeitsgemeinschaftsleiter aus allen Bezirken der DDR Ende August zu einem Erfahrungsaustausch treffen. Unsere humanitäre Gesetzgebung regelte die Freistellung vom Dienst bzw. von der Arbeit. Vom Offizier der Nationalen Volksarmee über den Bergbaukumpel bis zum Präsidenten einer Rbd waren sie alle – oft von weit her – nach Lützow gekommen, um ihre Gedanken auszutauschen. So etwas kann es nur in einem sozialistischen Staat geben und sicherlich haben die Tage von Lützow einen nachhaltigen Eindruck bei allen Teilnehmern hinterlassen.

Die Schule in Lützow, ein ehemaliges Schloß, hat es sich bestimmt nicht träumen lassen, daß in den herrlich gepflegten Räumen tagelang über Probleme diskutiert wurde, die sich Menschen unserer Republik selbst auferlegt haben – Probleme des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Herr Martin Klemt, Vizepräsident der Rbd Schwerin, der ein Seminar über die Jugendarbeit im DMV abhielt, wird den leitenden Funktionären der DR aus vollem Herzen mitteilen können: Die Deutsche Reichsbahn hat viele, sehr

viele Freunde. Folgende Themen sind in Lützow mit einleitenden Worten und danach in seminaristischer Form behandelt worden:

Generalsekretär H. Reinert: „Grundsatzfragen, organisatorische und verwaltungstechnische Aufgaben des DMV“,

Präsidiumsmitglied M. Klemt: „Jugendarbeit im DMV einschließlich der Meisterschaften Junger Eisenbahner“,

Präsidiumsmitglied H. Kohlberger: „Wettbewerbe und Ausstellungen“,

Mitglied der Technischen Kommission des DMV, Herr Fickert: „Technische Arbeit im DMV“,

Präsidiumsmitglied K. Gerlach: „Pressearbeit und Werbung“.

Am letzten Tag fand dann noch ein Erfahrungsaustausch unter Teilnahme der Sekretäre der Bezirksvorstände des DMV statt.

Alle Themen sind ausgiebig besprochen worden und sie werden in den genannten Richtlinien ihren Niederschlag finden. Es ist an dieser Stelle unmöglich, die vielen guten Gedanken und Hinweise zur Stärkung des Verbandes abzudrucken. Es sei nur erwähnt, daß alle künftig erscheinenden Richtlinien aus Erfahrungen heraus entstanden sind. Richtlinien, die uns vor Rückschlägen bewahren sollen und die alle nur ein notwendiges Übel darstellen, die nun einmal notwendige Verwaltungsarbeit zu rationalisieren, auf daß wir uns ganz dem eigentlichen Ziel zuwenden können: Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu sein.

Der letzte Tag klang mit einem geselligen Beisammensein aus, das unser Modellbahnfreund Peter Malossek aus Görlitz mit humoristischen Einlagen herrlich würzte. Im Januar oder Februar 1968 will uns die Deutsche Reichsbahn ihre Schule in Lützow nochmals für einige Tage zur Verfügung stellen. Viele andere Arbeitsgemeinschaftsleiter werden sich dann wieder zu einem weiteren Erfahrungsaustausch treffen. Schon heute können wir uns darauf freuen. Gerlach

Wo sich Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn treffen, wird immer zur Erinnerung ein Foto gemacht. Hier sehen wir Teilnehmer des 1. Zentralen Erfahrungsaustausches der AG-Leiter des DMV vor der Reichsbahnschule in Lützow/Mecklenburg. Nicht etwa nur für das Bild wurden heitere Mienen aufgesetzt, der Erfahrungsaustausch bereitete allen AG-Leitern eine wirkliche Freude.

Foto: K. Gerlach, Berlin



Neues auf unseren Modellbahn-Schienen

In unserem Messebericht von der Leipziger Frühjahrsmesse 1967 informierten wir bereits unsere Leser darüber, daß die Herstellerfirmen künftig nur noch zur jeweiligen Herbstmesse mit Neuheiten erscheinen würden. Kein Wunder also, wenn alle Modelleisenbahner diesmal besonders gespannt auf diese Messe gewartet haben. Unser Reporter schaute sich für Sie im Petershof nach Neuheiten auf dem Sektor der Triebfahrzeuge und Wagen um.

Gehen wir bei der Berichterstattung nach der Nenngröße vor und beginnen mit H0. Leider wird die große Anzahl von H0-Freunden in naher Zukunft wohl noch kein neues Triebfahrzeugmodell im Handel kaufen können. Keiner unserer bekannten H0-Hersteller wartete mit einem solchen auf. Dafür werden aber drei Wagenmodelle die Fahrzeugparks vervollständigen: Der VEB PIKO brachte (endlich!) einen Rungenwagen in der von ihm seit Jahren bekannten hervorragenden Ausführung und Qualität heraus. Von der Firma Ehlcke, Dresden, wurde ein sehr schöner, ebenfalls qualitativ guter Behälterwagen nach einem modernen Vorbild entwickelt. Da diese Firma keinen eigenen Messestand besitzt, konnte nur der fachkundige Modelleisenbahner diese Neuheit als Staffage bei Ausstellern der Zubehörindustrie finden. Eine letzte und gleichfalls wenig erkannte, aber echte Neuentwicklung fand man im Sortiment der Firma Schicht, Dresden. Während bisher der AB-Schnellzugwagen den gleichen Wagenkasten mit gleicher Fensteranordnung wie der B-Wagen besaß und nur lediglich den weißen Strich oberhalb der 1.-Klasse-Abteifenster hatte, ist jetzt von Schicht vorbildgetreu ein neuer AB-Wagenkasten mit nur neun Abteifenstern konstruiert worden. Das ist ohne Zweifel eine zwar nur „kleine“, aber vom vorbildliebenden Modelleisenbahner sehr begrüßte Neuheit.

Für die immer größer werdende Gemeinde der TT-Freunde sieht die Messe-Ausbeute etwas günstiger aus. Am repräsentativen Stand der Zeuke & Wegwerth KG

bewunderten die Besucher vor allem die schön gelungene V 180 in naturgetreuer Farbgebung. Das Modell ist mit beiderseitiger Stirnbeleuchtung ausgerüstet, die bei Fahrtrichtungswechsel selbsttätig umschaltet. Eine relativ tiefe Schwerpunktage verleiht dem Modell gute Fahreigenschaften, von denen wir uns überzeugen konnten. Außer der V 180 werden die TT-Freunde gleich noch mit einem weiteren neuen Triebfahrzeugmodell, der bekannten Diesellok der Baureihe V 75, beschert. Viele werden sagen, daß dies ja letzten Endes nur eine in Farbe und Beschriftung nach der Deutschen Reichsbahn abgewandelte Version der schon lange im Handel befindlichen ČSD-Ursprungsausführung der Baureihe T 435 sei, es sich also keineswegs um eine Messeneuheit handele. Dem ist dennoch nicht ganz so, denn dieses neue TT-Modell hat auch die völlig anders konstruierten Drehgestelle, wie sie beim Vorbild vom ČSSR-Hersteller an die Deutsche Reichsbahn geliefert werden und unterscheidet sich somit nicht nur in der DR-Farbgebung von der T 435. Diese V 75 werden von der DR vor allem im Raume des Leipziger Hauptbahnhofes im Rangierdienst eingesetzt. Weiterhin kam Zeuke mit zwei herrlichen Güterwagenmodellen als Neuheit zur Messe. Da war einmal ein fein detaillierter Zementsilowagen der DR und zum anderen noch ein Weinfußwagen der Französischen Staatsbahnen. Wir meinen, daß die Firma Zeuke & Wegwerth KG ihre TT-Liebhaber keinesfalls enttäuscht hat und kontinuierlich ihr Sortiment ausbaut.

Es soll uns fernliegen, Werturteile abzugeben. Aber wir behaupten, daß der Messeschlager der diesjährigen Leipziger Herbstmesse auf dem Gebiete der Modelleisenbahn bei der jüngsten und kleinsten Nenngröße N zu finden war. Wenn der VEB PIKO auch seine H0-Kundschaft zu kurz kommen ließ, so hat er im Maßstab 1 : 160 etwas auf die Räder gestellt, was sich durchaus international sehen lassen kann. In der Nenngröße N erschien ein wunderschönes Modell der Dampflokomotive der Baureihe 65¹⁰ der DR sowie, um die Sache gleich komplett zu machen, auch noch ein ebenfalls einwandfreies Modell des Doppelstockzuges der DR. Diese Modelle haben hervorragende Fahreigenschaften, was auf einer großen N-Anlage, einer Nachbildung des Fährbahnhofes Saßnitz mit richtig „in See stechendem“ Fährschiff, eindeutig und augenscheinlich demonstriert wurde. Am Bau dieser Messeanlage und des Fährschiffmodells spürte man übrigens deutlich die gute Zusammenarbeit zwischen unserer Industrie und unserem DMV, hatten doch Leipziger Mitglieder unseres Ver-

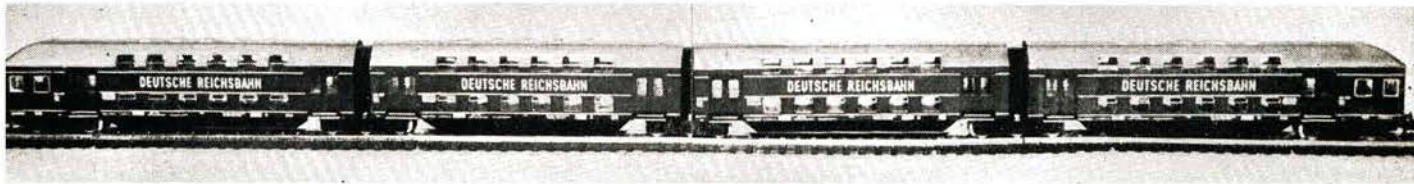


Bild 1 N-Modell des Doppelstockzuges der Deutschen Reichsbahn vom VEB Piko

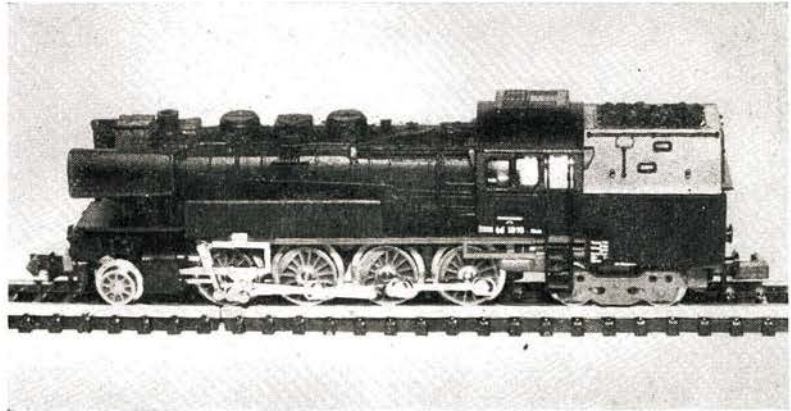


Bild 2 N-Modell der Dampflok der Baureihe 65^{er} vom VEB Piko

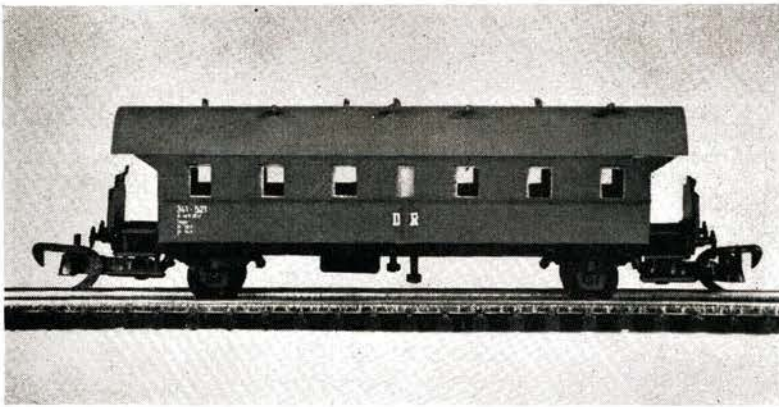
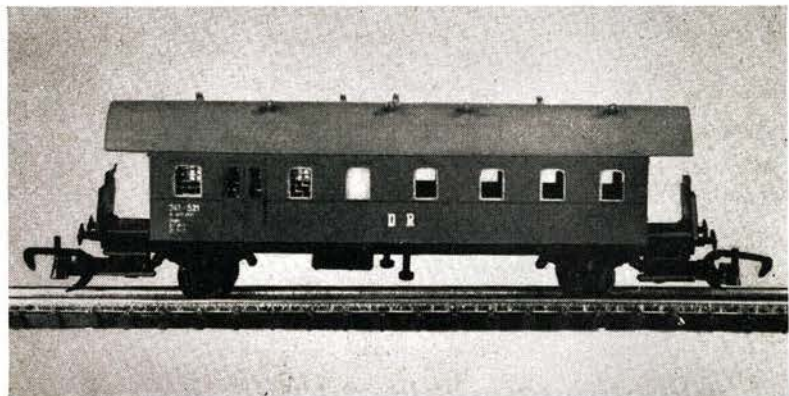
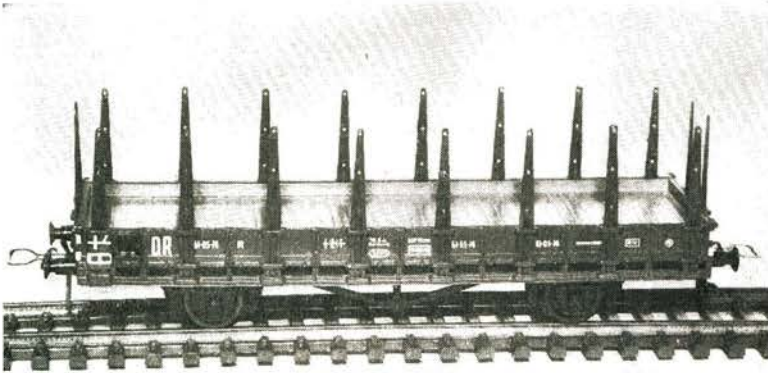


Bild 3 Personenwagen Ci 29 der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Stein KG

Bild 4 Personen/Gepäckwagen Postid der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße N. Hersteller: Herbert Stein KG

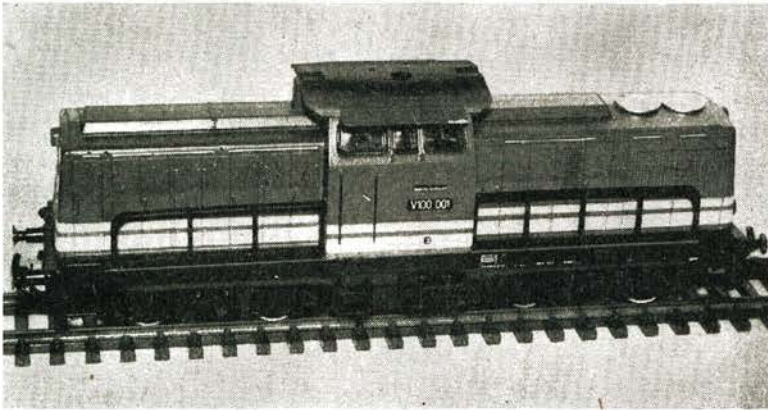


Neues auf unseren Modellbahn-Schienen



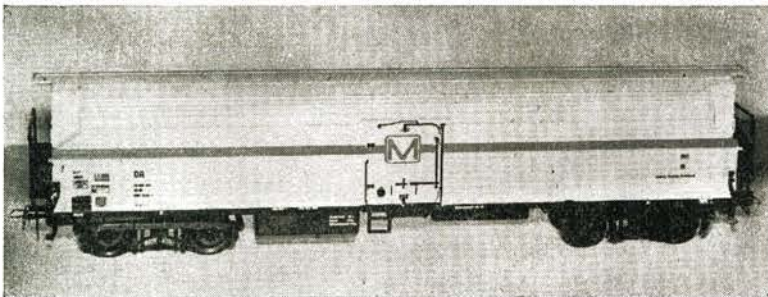
5

Bild 5 H0-Rungenwagen in feinsten
Detaillierung vom VEB Piko



6

Bild 6 H0-Modell der Diesellokomotive
der Baureihe V 100 von der Firma
Güztold KG (Farben: blau/gelb)



7

Bild 7 H0-Modell eines Kühlwagens
der Deutschen Reichsbahn von der
Firma Schicht

Bild 8 TT-Modell der Diesellokomotive
der Baureihe V 180 von der Firma
Zeuke & Wegwerth KG

FOTOS: MANFRED GERLACH (9)
WERKFOTO (3)



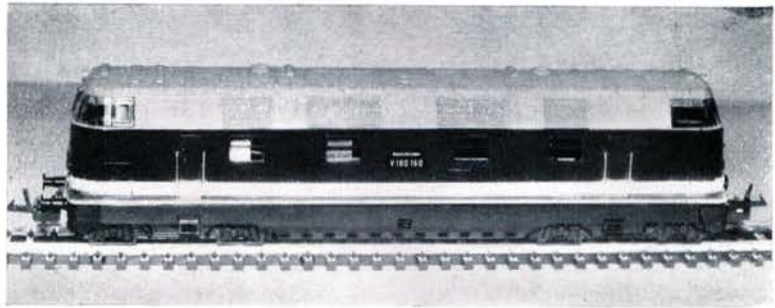
bandes hierbei wertvolle Hilfe geleistet. Wir glauben, daß diese Messeneuheiten in der Nenngröße N des VEB PIKO dazu in der Lage sind, zahlreiche neue Anhänger für diese kleinste Baugröße zu gewinnen. Wir verstehen auch, wenn der VEB PIKO im November 1965 in seinem Informationsblatt mitteilte, daß „sich die Wertigkeit nicht etwa zuungunsten der Baugröße H0 verschoben hätte und der Säugling N mehr Pflege bedürfe als das Kind H0, das bereits laufen gelernt habe...“ So weit, so gut. Aber liebe Sonneberger Konstrukteure, vergeßt Eure immer noch sehr große Kundschaft in der

Nenngröße H0 im In- und Ausland nicht!!! Alles in allem konnten wir Modelleisenbahner in diesem Herbst mit den Neuentwicklungen wirklich zufrieden sein. Unser Dank gilt daher an dieser Stelle den Tausenden Werkträgern der Modellbahn-Industrie, denen wir auch in unserem eigenem Interesse weitere große Erfolge in ihrer Arbeit wünschen.

Helmut Kohlberger

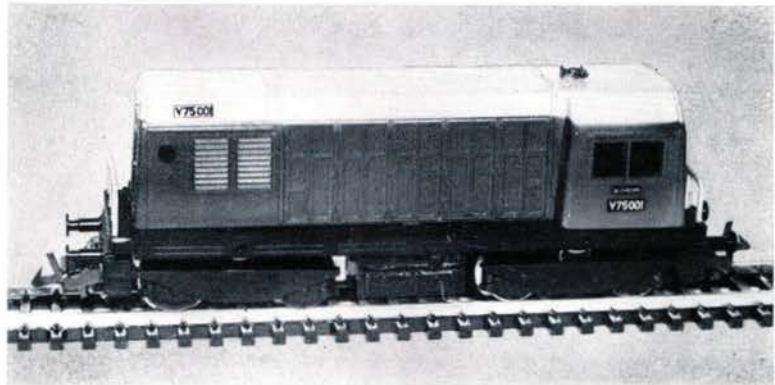
(Über das Zubehör für Modellbahnanlagen werden wir im Heft 12/67 berichten)

EIN KURZER RÜCKBLICK
AUF DIE
LEIPZIGER HERBSTMESSE 1967



8

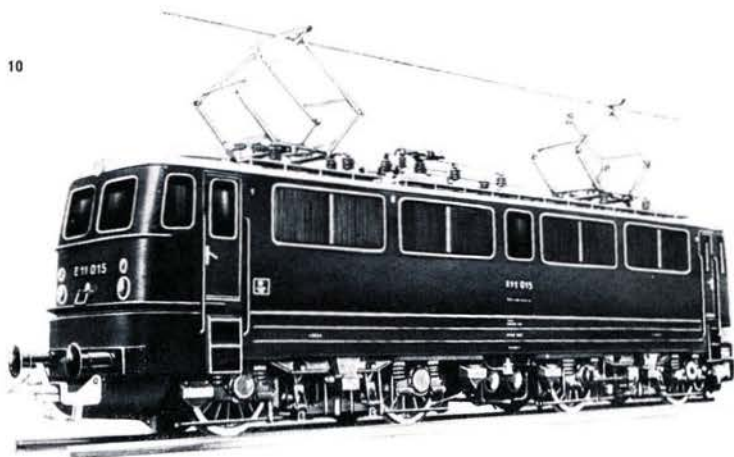
Bild 9 TT-Modell der Diesellokomotive der Baureihe V 75 der Deutschen Reichsbahn von der Firma Zeuke & Wegwerth KG



9

Bild 10 Dieses TT-Modell der Ellok der Baureihe E 11 war noch nicht am Stand der Firma Zeuke & Wegwerth KG zu sehen. Das Modell wird aber im Frühjahr 1968 in den Handel kommen

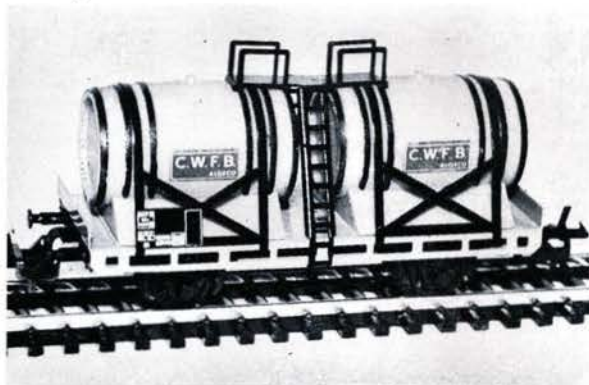
Bild 11 TT-Modell eines Weinaßwagens der Französischen Staatsbahnen von der Firma Zeuke & Wegwerth KG



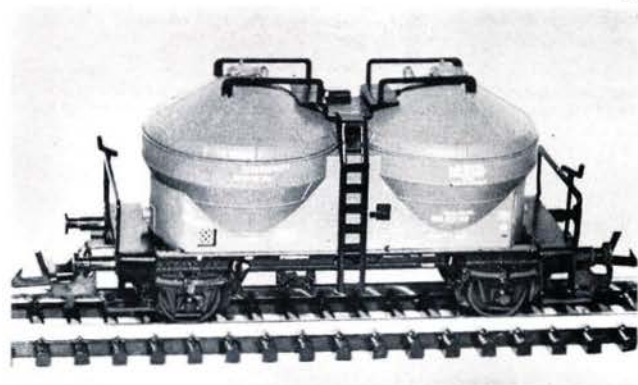
10

Bild 12 TT-Modell des Silowagens Zkz der Deutschen Reichsbahn von der Firma Zeuke & Wegwerth KG

11



12



Oberschüler aus Leipzig bauen ihren Heimatbahnhof

Fotos: K. Weber (2)
L. B. Hoppe (1)

Im Heft 12/1966, Seite 358 brachten wir eine Abbildung des Modells „Empfangsgebäude Bahnhof Leipzig-Plagwitz“ und erwähnten auch die TT-Großanlage der Schüler-AG-Helmholtz-Oberschule Leipzig. Von unserem Modellbahnfreund Walter Hauschild, Leipzig, erhielten wir einige Fotos und einen Bericht zugestellt, den wir nachstehend veröffentlichen: „Seit etwa zwei Jahren beschäftigen sich im Rahmen des polytechnischen Unterrichtes mehrere Oberschüler dieser Schule unter Leitung des Modellbahnfreundes Kurt Weber, Leipzig, und unter Mithilfe einiger Modellbahnexperten mit diesem großen Objekt, für das sich auch die Deutsche Reichsbahn interessiert und auch tatkräftig unterstützt. Besonders kommt die modellgerechte Nachbildung aller bahntechnischen Einzelheiten, die wirklichkeitsnahe Gestaltung der engeren und weiteren Umgebung nach Plänen und Skizzen des AG-Leiters zum Ausdruck. Auf dieser Anlage im Maßstab 1:120 ist die zweigleisige Hauptstrecke Leipzig-Saalfeld, die Nebenstrecke Leipzig-Plagwitz-Pörsten, das Gleisbild des Bahnbetriebswerkes und das Gleisbild des Güterbahnhofes nachgebildet. Das Besondere dieser Anlage ist, daß die Schüler nicht nur beim Bau die Grundkenntnisse auf technisch-handwerklichem Gebiet erhalten. Nach Fertigstellung wird ihr Interesse für die DR durch vorbildgerechten, fahrplanmäßigen Betrieb geweckt. Schon jetzt sind zwei ehemalige Schüler Lehrlinge bei der DR. Ein dem Vorbild entsprechender Zugverkehr wird durch einen verdeckten Bahnhof, Signal- und Sicherungseinrichtungen mit Fahrstraßenschaltungen – wie beim Original – gewährleistet. Die Geländegestaltung auf der U-förmigen 3 m × 6 m großen Anlage mit etwa 300 m Gleislänge, 100 Weichen, 50 Signalen aller Art und die selbstgemalten Kulissen zeigen Ausschnitte der engeren und weiteren Umgebung von Leipzig. Eines der schönsten Landschaftsmotive dieser Anlage ist das Rippachtal. Im Rahmen des Gesamtbaues wurde mir die Spezialaufgabe übertragen, mit einigen



Bild 1 Walter Hauschild vor einem Teilstück der TT-Großanlage

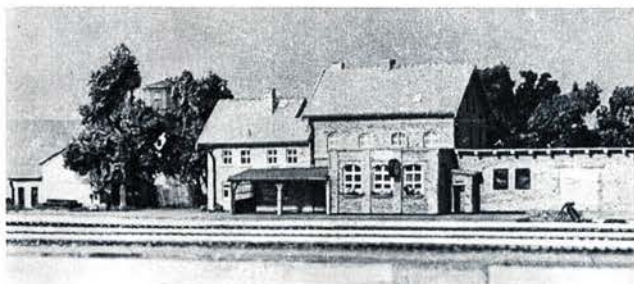
Schülern diesen Teilabschnitt zu gestalten. Dazu gehört das Bahngelände des Endbahnhofes Pörsten mit allen Bahnaufbauten und Gleisanlagen. Weiterhin die im „Modell-eisenbahner“ 11/1964 – Rücktitelbild – veröffentlichte Rippachbrücke, das gesamte Rippachtalgelände mit den Dörfern Pörsten und Rippach. Auf einem Foto erkennt man den im Bau befindlichen Bahnhofsabschnitt mit Empfangsgebäude, sonstigen Hochbauten, einschließlich Gasthof „Fasanenhöhe“ und die Gleisführung, wie sie dem Vorbild entspricht. Sehr interessant sind die Fotos mit der Gegenüberstellung von Original und Modell. Mit freundlicher Genehmigung der DR hat Modellbahnfreund Weber die notwendigen Aufnahmen vom Bahnhof und der wichtigsten Geländeteile gemacht. Damit die Gewähr einer möglichst „naturechten“, verkleinerten Wiedergabe gesichert ist, waren einige Besichtigungsfahrten mit Schülern notwendig. Das Nachbauen nach Fotos ist nicht leicht. Die Umrechnung vom Original zum Maßstab 1:120 war für mich selbst, wie für die Schüler, eine gute Lehraufgabe. Originalmaße waren nicht gegeben, sie mußten durch Schrittzählen und Abmessen der gestellten Personen ermittelt werden. Da der Bahnhof Pörsten noch heute mit einem Hebelstellwerk versehen ist, haben wir für das Modell auf dem Stellpult Hebelshalter der Firma Pilz verwendet.“

Wie man den Ausführungen entnehmen kann, entsteht in der Helmholtz-Oberschule Leipzig eine der größten TT-Anlagen, die sicherlich nicht nur zum Spielen da ist, sondern als Lehranlage Verwendung finden kann. Bei Gelegenheit, wenn der Bau weiter fortgeschritten ist, werden wir über die Gesamtanlage weitere Berichte geben. Man kann aber jetzt schon erkennen, daß die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn – auch im polytechnischen Unterricht der Schulen – dazu angetan ist, den Berufsnachwuchs unserer Jugend zu fördern.

Bild 2 Empfangsgebäude des Bahnhofes Pörsten im Original



Bild 3 Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Pörsten als TT-Modell



Die Zukunft unserer Eisenbahn

Der VII. Parteitag setzte neue Maßstäbe für die Ausarbeitung von Prognosen als Voraussetzung zur Gestaltung des entwickelten Systems des Sozialismus in der DDR.

Dies gibt Anlaß, die Dokumente, die die Entwicklung des Verkehrswesens und der Eisenbahn bestimmen, zu studieren und ihren Inhalt näher darzulegen.

Im Ministerium für Verkehrswesen wurden folgende Grundlagen erarbeitet:

- Entwicklung des Verkehrswesens bis 1980 (Verkehrsprognose),
- Generalverkehrsschema über den Einsatz der modernen Traktionsarten auf den Hauptstrecken der Eisenbahn sowie für die Entwicklung des Netzes der Fernverkehrsstraßen (Generalverkehrsschema der DDR),
- Prognose zur Entwicklung der Verkehrswege (u. a. DR) bis 1980.

Die Räte der Bezirke erarbeiteten mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehrswesen und der Deutschen Reichsbahn Generalverkehrspläne, in denen die Entwicklung des Verkehrswesens in den Bezirken niedergelegt ist.

In den Beschlüssen des VII. Parteitages wurde die Grundrichtung der Entwicklung des Verkehrswesens, insbesondere für die Gestaltung des Eisenbahnnetzes der Traktionsumstellung dargelegt.

Aus den strukturbestimmenden Prozessen der technisch-wissenschaftlichen Entwicklung der Deutschen Reichsbahn sollen einige Aspekte herausgegriffen werden.

Im Rahmen des sozialistischen Verkehrssystems ist auch künftig die Deutsche Reichsbahn der größte und wichtigste Transportzweig. Es ist deshalb wichtig, auf der Grundlage einer durchgehenden Rationalisierung die bekannten Vorzüge des Eisenbahntransportes in Zukunft immer besser zu nutzen.

Die Grundrichtung der Entwicklung der Deutschen Reichsbahn wird durch eine weitgehende Automatisierung, die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung zur optimalen Ausnutzung der Kapazitäten, die Ablösung der Dampftraktion durch die Dieseltraktion bis 1975 und Konzentration der Arbeit auf ein leistungsfähiges Hauptnetz gekennzeichnet.

Der zukünftige Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn wird sich durch wesentlich höhere Geschwindigkeiten, größere Sicherheit und Bequemlichkeit auszeichnen. Es ist vorgesehen, die Schnellverbindungen zwischen den Großstädten der DDR schrittweise zu erweitern, dabei die Reisezeiten bis 50% zu verringern und regelmäßige Zugverbindungen in Zeitabständen bis zu 3 Stunden zu schaffen. Damit kann die Hauptstadt der DDR Berlin von allen Bezirkshauptstädten außer Suhl mit höherem Komfort in weniger als 3 Stunden und alle Orte der DDR untereinander in weniger als 6 Stunden erreicht werden.

Die verstärkte Einbeziehung der Eisenbahn in den Nahverkehr ist durch den Ausbau von Stadtschnellverkehrssystemen in Berlin, Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg und Rostock vorgesehen. Damit werden vorhandene Grundfonds besser genutzt und die Lebensfähigkeit der Großstädte auch in Zukunft gewährleistet. Auch im Güterverkehr ist eine radikale Ver-

kürzung der Beförderungszeiten um teilweise 50% gegenüber heute möglich.

Wichtig ist dabei die Konzentration des Güterumschlages, der Zugbildung im engen Zusammenhang mit dem Einsatz moderner Transport- und Lademittel und damit insbesondere der Container und die weitgehende Mechanisierung und Automatisierung der Transport- und Umschlagsprozesse.

Die Nutzung der ökonomischen Vorteile des Eisenbahntransportes erfordert die Konzentration der Verkehrsströme auf ein Eisenbahnhauptnetz von etwa 6000 km gegenüber einer Gesamtlänge von 16 000 km. Dieses Hauptnetz muß in der Lage sein, in Zukunft etwa 80% der Verkehrsleistung aufzunehmen. Es wird zu etwa $\frac{2}{3}$ zweigleisig ausgebaut und mit den erforderlichen technischen Ausrüstungen der Signal-, Sicherungs- und Fernmeldetechnik versehen.

Etwa 1000 km Strecken, vorwiegend in der Nord-Süd-Relation, werden für 160 km, alle anderen Hauptstrecken für Geschwindigkeiten von 100 bis 120 km ausgebaut.

Damit ist gleichzeitig die Konzentration der Zugbildung von bisher etwa 300 auf etwa 30 leistungsfähige teilautomatisierte Rangierbahnhöfe verbunden. Dieses Hauptnetz wird von einem etwa 10 000 km umfassenden Nebennetz ergänzt.

Überlegungen haben ergeben, daß etwa $\frac{1}{3}$ der Nebenbahnen im gesamtwirtschaftlichen Interesse unter der Voraussetzung der Sicherung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft nach eingehenden Untersuchungen geschlossen werden kann.

Der rasche Übergang von der Dampftraktion auf moderne Traktionsarten ist eine Hauptaufgabe, die bis 1975 abgeschlossen sein soll. Künftig werden etwa 850 km des Hauptnetzes, gleich 20% der Zugführungsarbeit, in elektrischer Traktion und etwa 1100 km, gleich 80% der Zugführungsarbeit, mit Dieseltraktion befahren.

Dieser konzentrierte Prozeß schafft günstige Voraussetzungen für die weitere technische und ökonomische Entwicklung.

Die Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung und der Kybernetik ist eine entscheidende Voraussetzung für die schrittweise Automatisierung der Betriebsführung und die Rationalisierung in Plan, Zeit und Abrechnung.

Es geht darum, die Eisenbahn in den nächsten Jahren so zu entwickeln, daß die wachsenden Verkehrsbedürfnisse mit einem geringsten Aufwand an Arbeitskräften, Energie und Material befriedigt werden, und die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Eisenbahner entsprechend der Entwicklung schrittweise verbessert werden.

Auch den Modelleisenbahnern fallen in diesem Zusammenhang Aufgaben zu.

Neben der aktiven Einflußnahme und der Widerspiegelung der positiven Entwicklung unserer Eisenbahn, der Beschäftigung mit gestalterischen Fragen, ist es wichtig, vor allem unserer Jugend über die Liebe zur Modelleisenbahn für einen Beruf in der Eisenbahn der Zukunft zu gewinnen, und auch die Praktiker des Eisenbahnwesens werden es begrüßen, wenn Modelleisenbahner die Pflege und Erhaltung von Traditionen und Leistungen der Technik aus früherer Zeit, die der stürmischen Entwicklung weichen müssen, zu ihrer Aufgabe machen.

Das Eisenbahn-Betriebsfeld in Leningrad

Ленинградская модельная установка для службы движения

The Working Model Railway Layout in Leningrad

Le réseau de service du chemin de fer en modèle en ville de Leningrad

Das Leningrader Institut für Ingenieure des Eisenbahn-Transportwesens (LJJSht) in Leningrad besitzt seit einigen Jahren eine große Lehranlage für den Eisenbahnbetriebsdienst. Sie nimmt eine ganze Anzahl Räume ein, wobei die Strecke durch Wanddurchbrüche geführt ist. Bemerkenswert sind die große Spurweite und die ausschließliche Verwendung von Original-Stellwerken. Bei meinem Besuch in Leningrad erfuhr ich, daß die Ausstattung mit Stellwerken neuester Bauart durch die Industrie kostenlos erfolgte. Man betrachtet diesen Einsatz unter dem Gesichtspunkt der Erprobung. Erfahrungsgemäß ist die Beanspruchung im Übungsbetrieb eine sehr harte und hat außerdem den Vorteil, daß eventuelle Betriebsstörungen zwar zur Unterbrechung der Lehrveranstaltung führen können, aber nicht die weitreichenden Folgen haben, die in der Praxis auftreten können.

Hinsichtlich der Sicherungsanlagen besteht also ein grundlegender Unterschied zum Eisenbahn-Betriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden. Dieses verfügt über ein spezielles Laboratorium für Sicherungs- und Fernmeldewesen neben dem Eisenbahn-Betriebsfeld. Daher dienen dort die Sicherungsanlagen des Eisenbahn-Betriebsfeldes lediglich dazu, den Unterricht und die Übungen für den Fahrdienst zu ermöglichen, nicht aber Unterweisungen an den Sicherungsanlagen selbst. In Leningrad erfüllt die eine Anlage beide Aufgaben.

Die große Spurweite gibt eine hohe Sicherheit gegen Entgleisungen und sonstige Störungen, die bei kleinen Spurweiten häufiger sind. Durch Lokomotiven mit einer sehr hohen Übersetzung werden Geschwindigkeiten erzielt, die in ähnlicher Form wie bei der HfV-Anlage

einen Betrieb im Maßstab von nahezu 1 : 1 ermöglichen. Durch den gewählten Maßstab ist allerdings die Breitenverzerrung, die bei der HfV-Anlage etwa 1 : 2 beträgt, erheblich größer. Die Gleisanlage erinnert dadurch an die früher verbreiteten Gleise der Nenngröße 0 mit 32 mm Spurweite und größeren Nenngrößen, bei denen Weichenwinkel von 30° durchaus üblich waren. Der starke Verzerrungsmaßstab führt weiter dazu, daß die Zuglängen sehr verkürzt sind. Die Züge haben daher nur wenige Wagen.

Beim rollenden Material wurde weniger auf eine dem Vorbild ähnliche Zugzusammensetzung Wert gelegt als auf ein hohes Maß von Betriebssicherheit.

Um das Zusammenwirken von Zug und Sicherungsanlagen zu ermöglichen, z. B. bei der Gleisbesetzungsanzeige, sind alle Fahrzeuge mit Widerständen ausgestattet, die einen Stromfluß über die isolierten Achsen gestatten. Die Zuführung des Fahrstromes erfolgt auch bei dieser Großanlage über die beiden Fahrschienen. Im Gegensatz hierzu ist eine ähnliche Großanlage in Moskau, die sich im Moskauer Institut für Ingenieure des Transportwesens (MJJT) befindet, mit einer stromführenden Mittelschiene ausgestattet. Diese Lösung führt zwar zu einem erhöhten Materialaufwand und verursacht Schwierigkeiten im Bereich der Weichen, gestattet aber dann vorbildgerechte Schaltungen mit Stromfluß über die Fahrzeugachsen, die bei Fahrstromzuführung lediglich über die Fahrschiene nicht möglich ist. Während im LJJSht eigene Räume für die Lehranlage vorhanden sind, führt die Strecke im MJJT teilweise durch Dienstzimmer und unmittelbar an den Schreibtischen der Lehrkräfte vorbei, die dadurch be-

Bild 1 Blick von der Ausfahrgruppe zum Ablaufberg

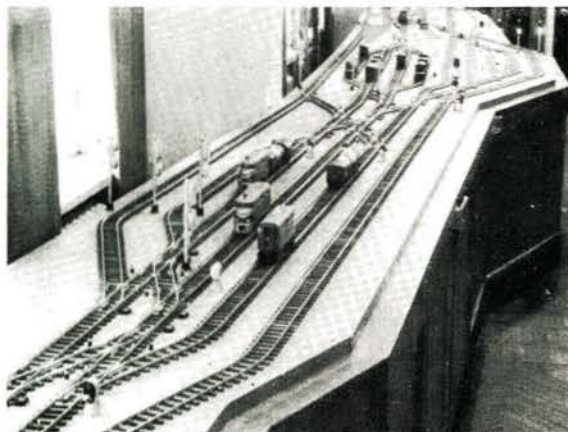


Bild 2 Weichen der Weichenstellvorrichtung

