

PA 9

32542

JAHRGANG 17

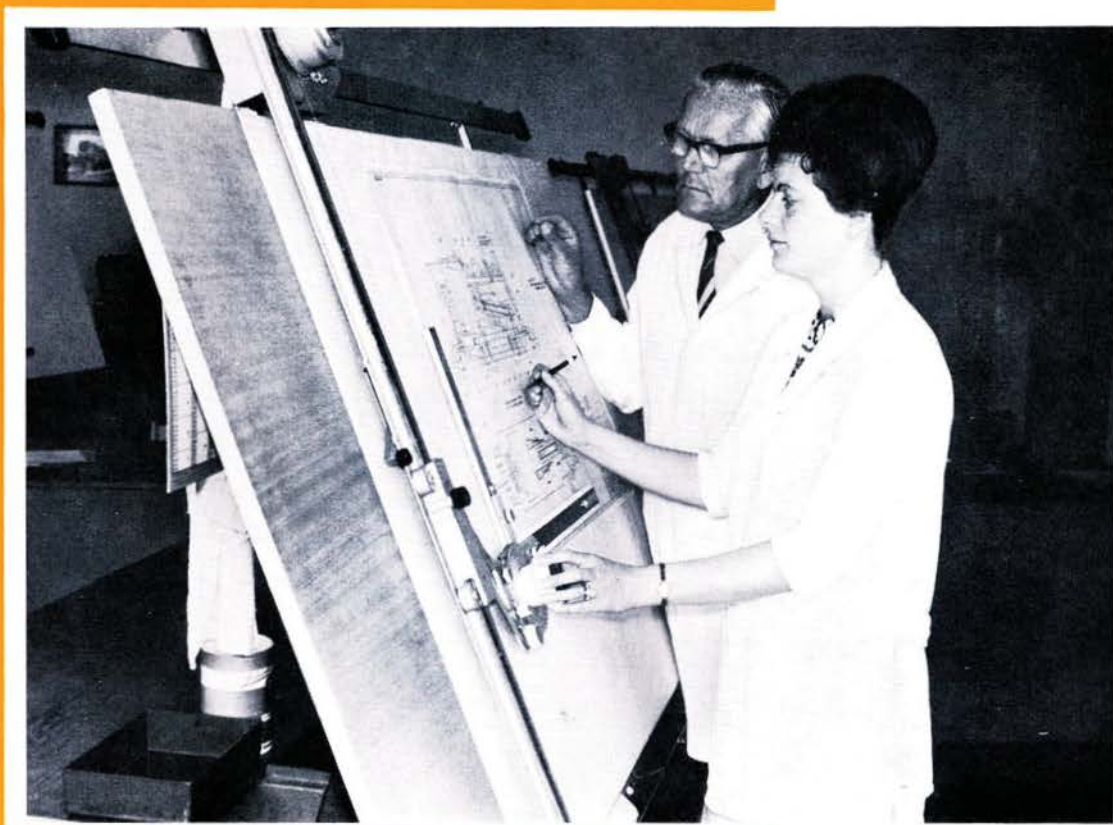
AUGUST 1968

8

32 542

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB
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



8

AUGUST 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat 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, Rbd 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: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- M. **Aleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR, Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) 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, Eichborndamm 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: Guzi Shudian, P. O. B. 38, Peking. CSSR: 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, Bupapest 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

Robert Eckelt	
Zehn Jahre TT von Zeuke & Wegwerth KG	221
Dipl.-Ing. Heinz Fleischer	
Gefundenes	227
Heinz Böhmig	
Meinungsstreit zum Fahrzeugbestand	238
R. Stürzenbaum	
Unweit vom „Weißen Rö31“	229
Joachim Richter	
Wirklich beeindruckend	231
Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz	
Gedanken über ein Transportfahrzeug für Transcontainer und Hilfsmittel für das Absetzen beim Kunden	232
H0-Heimanlage (2,50 m x 1,30 m)	235
Manfred Kunze	
AG „Friedrich List“ im Dienste der Berufswerbung	236
Eberhard Heinemann	
100 Jahre seit dem ersten Spatenstich	235
TT-Anlage (2,00 m x 1,20 m)	233
Dieter Bätzold	
Kleine Verbesserungen an der neuen E 44 vom VEB Piko	238
Erhard Seibicke	
Modellgerechtes Anfahren und Anhalten	242
Wissen Sie schon?	246
Museumslok 99 535	246
Umfrage an unsere Leser	246
Ein Sonderzug für unseren Beirat ..	247
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	248
Dipl.-Wirtsch. Wolfgang Kunert	
Güterzuglokomotive der Baureihe 534.0 der CSD	249
Axel Richter	
Zum zehnjährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft Kahla	251
Eberhard Heinemann	
Zweietagen-Schlafwagen	251
Günter Fromm	
Gleisplan in perspektivischer Ansicht	252
Mitteilungen des DMV	253
H0-Anlage (3,20 m x 1,60 m)	254
Selbst gebaut	3. Umschlags.

Titelbild

Zu unserem Beitrag: Zehn Jahre TT von Zeuke & Wegwerth KG; Heide Baermann, Leiterin der Gerätekonstruktion, Erwin Rohde, Leiter der Betriebsmittelkonstruktion (unter der bewährten Leitung des Chefkonstruktors Horst Stahmann).

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Der rekonstruierte Bahnhof Berlin-Alexanderplatz

In Vorbereitung

Großer Bericht vom XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb und dem Treffen der Freunde der großen und kleinen Eisenbahn in Dresden 1968.

Journalist Robert Eckelt interviewte die Herren Zeuke und Wegwerth anlässlich des zehnjährigen Jubiläums der Nenngröße TT der Modellbahnfirma Zeuke & Wegwerth KG:

RE: Vor mir liegt eine Rechnung des Leipziger Einzelhändlers Rainer Pinder vom 12. September 1958 über 117,80 Mark:

1 TT-Anlage	46,10,	10 Schienen	8,—,
1 Trafo	44,15,	1 Bahnhof	13,80,
2 Stecker	0,25,	Div.	5,50.

Diese Anlage hatte ich mir damals gekauft.

Zeuke: Da sind Sie ein Käufer der ersten 100 TT-Anlagen, die wir während der Leipziger Herbstmesse 1958 ausgeliefert hatten.

RE: Nach diesen ersten Anfängen hat Ihr Betrieb eine stürmische Entwicklung genommen. Können Sie mir sagen, welche Produktionskapazität Sie jetzt erreicht haben?

Wegw.: Ja, die Entwicklung in den zehn Jahren ist gesund und organisch gewesen; z. Z. beträgt unser jährlicher Produktionsausstoß $\frac{1}{3}$ Million Triebfahrzeuge, $\frac{1}{4}$ Million Wagen, etwa zehn Millionen Gleisstücke und 1 Million diverses Zubehör wie Tastenpulte, Relaischalter usw.

Zeuke: Im gleichen Zeitraum gelang es uns, die Arbeitsproduktivität um mehr als hundert Prozent zu steigern, den Exportanteil an der Gesamtproduktion auf nunmehr 45 Prozent zu erhöhen — und jedes Jahr den Plan in allen seinen Teilen zu erfüllen. Allein von 1965 auf 67 haben wir z. B. unsere Produktion zu IAP verdoppelt!

Wegw.: Diese Leistungen von Betriebsleitung und Belegschaft haben wiederholt Anerkennung gefunden: zweimal für hervorragende Konsumgüterproduktion durch den Minister für Handel und Versorgung; ein Diplom des Zentralrates der FDJ für unser Polymatic-Programm.

RE: Was hatte Sie bewogen, Ihre ursprüngliche Fertigung von 0-Spur auf TT umzustellen? Wann und wie kam die Idee dazu?

Zeuke: In H0 war ja „Piko“ schon stark da. Es wäre also wenig sinnvoll gewesen, noch einen zweiten Betrieb in H0 auszubauen.

Wegw.: Der Trend zu kleineren Spurweiten, um auf weniger Raum einen möglichst vielseitigen Zugbetrieb gestalten zu können, ergab sich ganz objektiv; u. a. aus dem Trend zu kleineren Wohnungen. Diese Entwicklung war uns auch vom Handel signalisiert worden. Zu jener Zeit kamen eine englische und eine westdeutsche Firma mit der Halb Zoll-Spur auf den Markt, die schließlich im metrischen System mit 12 mm Spurweite 1:120 fixiert wurde.

Als sich für uns die Chance ergab, staatliche Beteiligung aufzunehmen — wir waren einer der ersten Betriebe und konnten vor zwei Jahren unser 10jähriges

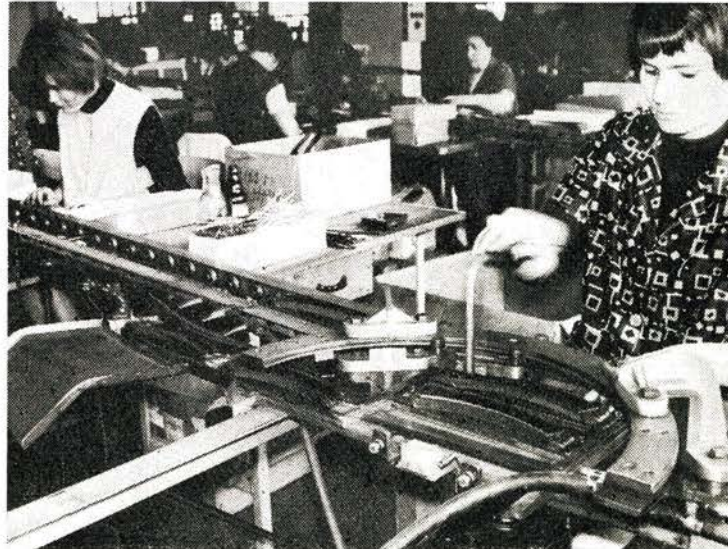
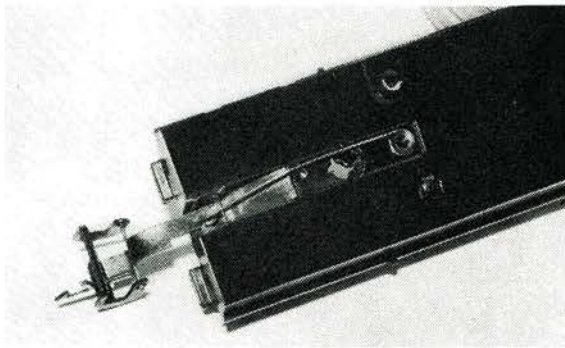


Bild 1 Schienenmontagesystem: Die Profile, Schienenverbinder und Schwellengitter werden in die Matrize gelegt und dann mit „einem Griff“ angerollt; je nach Gleistyp 1–3 Gleisstücke auf einmal. Später sollen die Gleise mittels Preßluft automatisch angerollt und nachfolgend aus den Matrizen ausgeblasen werden. Von diesem Montagesystem existieren insgesamt fünf Straßen.

Dieser Rationalisierungsmaßnahme kommt größte Bedeutung zu, da jährlich viele Millionen Gleisstücke gefertigt werden. Außerdem war es dadurch möglich, an einer der „Straßen“ Rehabilitanten einzusetzen, die nahezu an die Arbeitsleistung gesunder Kollegen herankommen und somit das Erfolgserlebnis vollwertiger Arbeit haben.

Bild 2 Handfließreihe für die Montage von elektromagnetischen Weichen, die bisher manuell erfolgte und nunmehr auf Taktmontage umgestellt wurde. Durch die Einteilung in gleich lange Taktzeiten wird durch einen gleichmäßigen Produktionsausstoß eine Leistungssteigerung um 20 Prozent bei gleichmäßigerer Qualität erzielt. Diese Verbesserung ist das Ergebnis einer Abschlußarbeit als „Meister der Industrie“ des Abteilungsleiters Augustin.



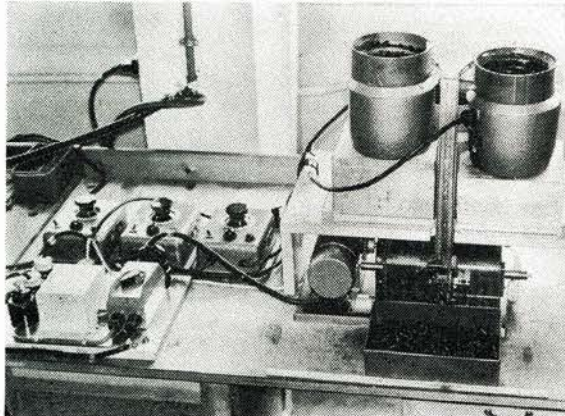


3

Bild 3 Um eine bessere Funktion der Kupplung zu erreichen, wurde eine neue Kupplungshalterung entwickelt, deren Vorzüge eine bessere elastische Rückstellkraft und Austauschbarkeit der Kupplungen sind. Durch die neue Konstruktion wurden kostspielige Lötarbeitsgänge sowie Buntmetall eingespart. Die neu entwickelten Kupplungsfedern werden an den Unterstellen der Fahrzeuge kalt angedrückt und die Kupplung stirnseitig als lösbare Verbindung eingerastet.

Da diese präzisen Federn nur unter hohem Kostenaufwand von einschlägigen Firmen hätten hergestellt werden können, sah sich die Firma Zeuke & Wegwerth KG veranlaßt, die Federn rationell selbst herzustellen. In Anbetracht der Tatsache, daß monatlich mehrere hunderttausend Stück benötigt werden, kam nur eine vollautomatische Fertigung in Frage. Deshalb wurden dazu für die verschiedenen Varianten Vollautomaten im eigenen Hause entwickelt und hergestellt. Sie bewähren sich ausgezeichnet.

✱



4

Jubiläum als „HSB“ feiern – stand für uns die Frage, wie wir die bedeutenden finanziellen Möglichkeiten möglichst sinnvoll nutzen konnten. Wir entschieden uns nach reiflicher Überlegung für TT.

Zeuke: Natürlich lag damals schon die Frage nahe, einen noch kleineren Modellmaßstab zu wählen. Das wäre durchaus möglich gewesen. Wir wollten aber nicht Weltrekord im Verkleinern, sondern die optimale Kombination von minimalem Raumbedarf, maximaler Modelltreue und Funktionssicherheit erreichen. Und das ist für uns auch heute noch der Maßstab 1 : 120. TT bildet den idealen Schnittpunkt von privaten Wünschen und industriellen Möglichkeiten.

Wegw.: Die Entwicklung hat uns recht gegeben. Wir sind inzwischen der größte Spezialbetrieb für TT in Europa geworden und zählen zu den fünf führenden europäischen Modellbahnherstellern.

RE: In zwei Jahren also von der ersten Idee zur Serienreife. Eine gewiß auch international beachtlich kurze Zeit für ein Modellbahnsystem. Rechnet man heute mit Ihnen als ernsthaftem Konkurrenten?

Zeuke: Das war von Anfang an natürlich nicht so. Wir hatten ja noch keinen großen Namen. Jetzt aber können wir an gewissen Merkmalen erkennen, daß wir sogar schon zu einem unbequemen Konkurrenten geworden sind.

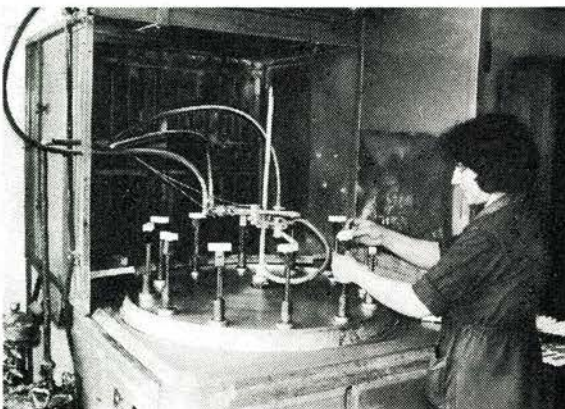
Der Konkurrenzkampf auf dem kapitalistischen Weltmarkt verschärft sich zusehends, und es ist kein Geheimnis, daß ausländische Firmen auch im sozialistischen Wirtschaftsgebiet, wo wir absolut dominierend sind, Fuß fassen möchten.

RE: Wie ist die Stellung der TT-Spur zu den anderen Spurweiten, international gesehen?

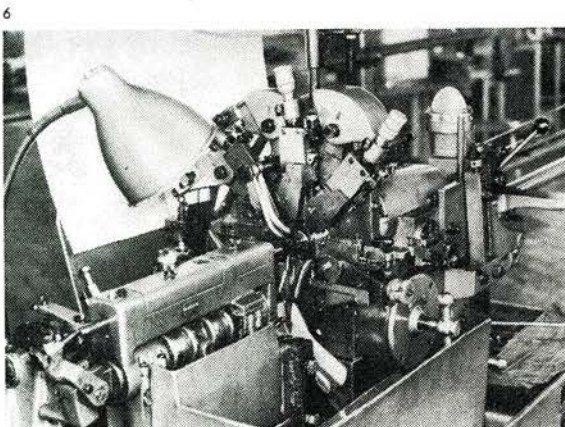
Wegw.: In den sozialistischen Ländern, in denen früher nur eine geringe Modellbahntadition vorhanden war, hat man sich von vornherein auf TT orientiert. Dort ist der Maßstab 1 : 120 sehr stark vertreten. In den Ländern der westlichen Welt hatten Markenfirmen fast monopolartig die H0-Spur seit Jahrzehnten fest eingeführt, und es gibt auch heute noch Länder, wo fast ausschließlich H0 gefahren wird. Norwegen, Belgien, Frankreich, um nur einige zu nennen. In Westdeutschland dagegen ging der Marktanteil H0 mittlerweile auf 80 bis 85 Prozent zurück, zugunsten der kleineren Baugrößen. Wir dürfen dabei nicht vergessen, daß in westlichen Ländern der Kunde nicht allein bestimmt, was er kaufen möchte. Die Händler orientieren sich – und damit ihre Werbung – vorwiegend danach, welche Hersteller ihnen die höchsten Rabatte, welche Erzeugnisse ihnen den höchsten Gewinn versprechen und am wenigsten Arbeit machen.

RE: Wie sehen Sie bei all dem die N-Spur als Mitbewerber und die Gunst des Kunden?

Wegw.: Merkwürdigerweise brachte das Aufkommen



5



6

Bild 4 Vollautomatische Radsatzfertigung auf selbstentwickelten Automaten mit Beschickung durch Vibrationsförderer. Dabei kommt es auf sehr genaue Spurlhaltung an. Würden früher von Hand 3600 Stück je Tag und Arbeitskraft gefertigt, so wirft der Automat diese Stückzahl jetzt in einer Stunde aus. Infolge der großen Stückzahlen ergeben sich große Einsparungen.

Bild 5 Rundspritzautomat zum Farblackieren von Wagenoberteilen (im Betriebsjargon „Hüte“ genannt). Dieser Automat, der seit einem Jahr voll im Betrieb ist, brachte eine Steigerung der Arbeitsproduktivität auf das Zwei- bis Dreifache.

Bild 6 Langdrehautomat (aus Polen) zur rationellen Fertigung der bei Zeuke & Wegwerth KG in großen Stückzahlen anfallenden Drehteile, z. B. Kurbelzapfen, Massenge triebeile für Lokomotiven; bis zu 20 Stück je Minute. Dadurch konnten verschiedene Kooperationsbeziehungen erübrigt werden.

Bild 7 Drei-Horn-Rotorwickelautomat wickelt alle drei Hörner

eines Rotors auf einmal und schaltet bei Erreichen der vorgeschriebenen Wicklungszahl selbsttätig ab. Dieser Automat wurde mit Unterstützung von Herrn Zeuke in der Firma Proitzheim und Rudert in Berlin-Weißensee entwickelt. Das erste Muster wurde bei Z & W in Betrieb genommen und fand mittlerweile Eingang auch in andere Modellbahnbetriebe der DDR.

Bild 8 In der Abteilung Lokbau werden durchschnittlich nur zwei verschiedene Loktypen je Monat gefertigt, um zu großen Stückzahlen je Einrichtung der Fertigung zu kommen, um also möglichst rationell fertigen zu können.

Bild 9 Ein ausländischer Automat zur Herstellung der Verpackung aus Schaumpolystyrol. Diese vom Betrieb selbst entwickelten, stapelgünstigen und werbewirksam gestalteten Verpackungen für „Hobby“ und „Start“ haben im In- und Ausland großen Anklang gefunden.

✱

des Maßstabes 1 : 160 sogar einen gewaltigen Auftrieb für TT. Es bestanden nämlich bei Handel und Käufer gewisse Vorbehalte, ob es gelingen werde, im Maßstab 1 : 120 wirklich modellgetreu zu fertigen. Als man aber sah, daß man sich sogar an noch kleinere Maßstäbe wagte, war die Skepsis gegen TT noch schneller überwunden.

Zeuke: Wer nicht nur spielen, sondern einen polytechnischen und erzieherisch wertvollen Zugbetrieb gestalten möchte, weiß TT zu schätzen. Das bestätigte auch eine ausländische Test-Zeitschrift: „Die Bahn mit der ‚mittleren‘ Spur bietet nach unserer Meinung einen günstigen Kompromiß: Optimalen Gebrauchswert bei wenig Platzbedarf.“

RE: Stellt das jüngste Emporkommen der „Auto-Rennanlagen“ eine ernsthafte Gefährdung des Modellbahngeschäftes dar?

Wegw.: Eine Gefährdung überhaupt nicht. Es ist ja nur ein kleiner Teil bestimmter Käufer, die sich in „Geschwindigkeiten“ austoben wollen, und es ist sehr fraglich, ob diese Schichten je zur Modellbahn gefunden hätten. Das Racing könnte zum Verkehrsrowdytum verleiten. Demgegenüber erzieht ein guter Modellbahnbetrieb zu Disziplin, kausalem Denken und gegenseitiger Rücksichtnahme.

RE: TT also ungefährdet. Worauf führen Sie jedoch die großen Erfolge speziell Ihrer Erzeugnisse zurück?

Zeuke: Vor allem auf die hohe Modelltreue, das breite Sortiment und den einmaligen hohen Standardisierungsgrad. Bekanntlich haben unsere Triebfahrzeuge einheitliche Motore, die gleichen Getriebeelemente und viele andere Werkstandardteile. Natürlich wurde im Laufe der Jahre daran verbessert. Daß wir aber über ein Dutzend hinweg die Konstruktionsprinzipien beibehalten konnten, zeigt doch, wie ausgereift unsere Gedanken waren.

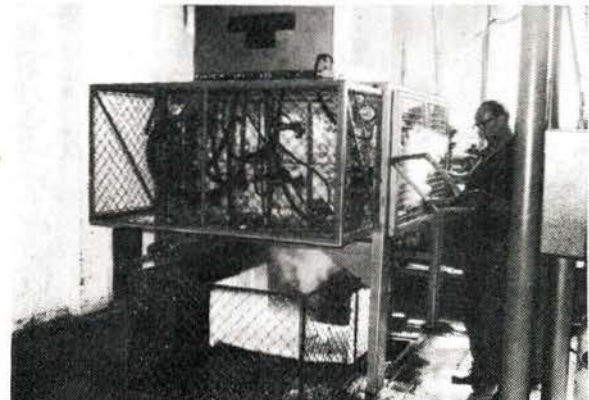
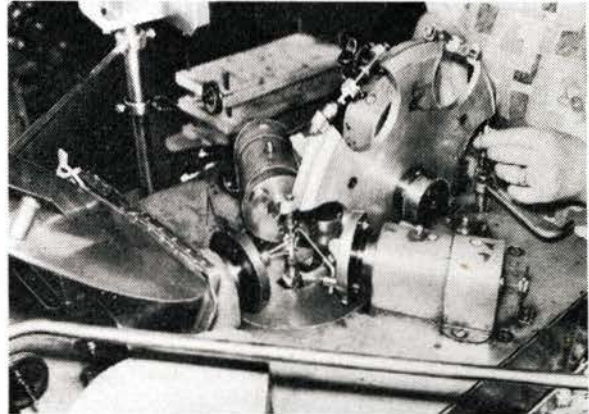
RE: In den ersten Jahren wartete ich sehnsüchtig auf jedes neue Modell. Heute kommen deren so viele, daß man Angebot und persönlichen Finanzplan sorgfältig aufeinander abstimmen muß.

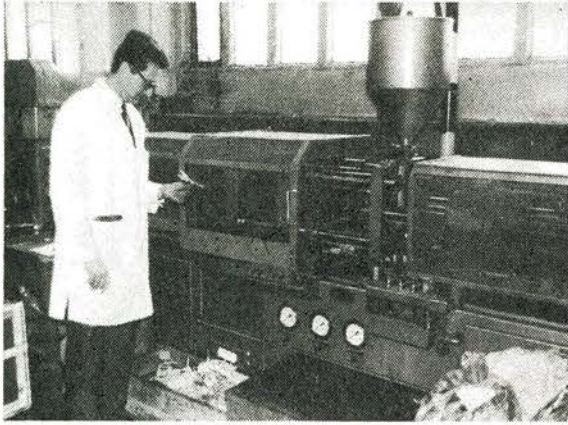
Wegw.: In der Tat. Wir haben das Entwicklungstempo beschleunigt und bringen jetzt durchschnittlich jährlich etwa zwei Triebfahrzeuge und etwa vier bis sechs Wagen auf den Markt. Insgesamt umfaßt unser Sortiment ab 1969 15 Triebfahrzeuge und 60 Güter- und Reisezugwagen. Das ist auch international ein durchaus ansehnliches Angebot.

RE: Und wie soll es weitergehen?

Wegw.: Die Entwicklung gerade der letzten Jahre hat gezeigt, daß Modelleisenbahnen relativ krisenfest sind. Wir haben daher für den Perspektivzeitraum bis etwa 1975 eine weitere beachtliche Produktionssteigerung um 50 Prozent eingeplant, und in gleicher Richtung bewegen sich unsere Gedanken für die Prognose. Dabei

✱





10

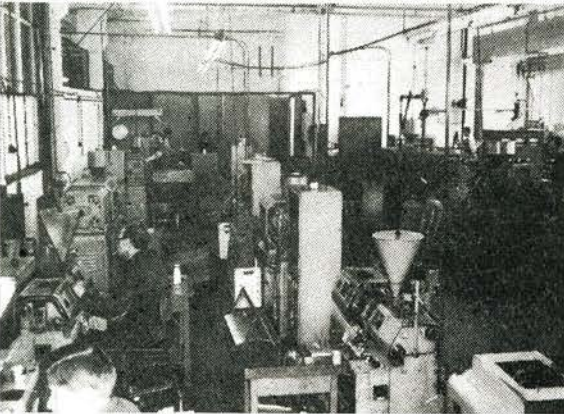
Bild 10 Neue Maschinen zum Kunststoffspritzen erweisen ihre vollen Vorzüge erst beim Einsatz von Mehrfachwerkzeugen, z. B. für die Schwellenfertigung.

Um den (auch daraus resultierenden) allgemeinen Engpaß an Werkzeugen und Werkzeugmachern zu lindern, ging man dazu über, die Grundkörper der Werkzeuge nicht mehr „aus dem Vollen“ zu arbeiten, sondern standardisierte Formenkörper aus Grauguß bzw. Stahlguß anzufertigen. Dieses Verfahren ist ebenfalls im Betrieb entwickelt worden.

Bild 11 Spritzautomaten in Reih und Glied lassen erahnen, in welcher großen Maßstäben bei Zeuke & Wegwerth KG gefertigt wird.

Bild 12 Im Prüffeld TKO (hier die Herren Friedrich und Tippmann) werden im bestimmten Rhythmus Triebfahrzeuge aus der Serienfertigung im Dauerlauf erprobt und neue Modelle harten Versuchsbedingungen unterworfen, um rechtzeitig etwaige Schwachstellen zu offenbaren.

✱



11

wollen wir den Exportanteil in etwa beibehalten, also absolut erhöhen.

Außerdem wird uns sehr zustatten kommen, daß wir demnächst zu eigener Außenhandelstätigkeit im Auftrage der Außenhandelsgesellschaft „Demusa“ übergehen dürfen.

RE: Für wann ist denn eine volle Abdeckung des Inlandbedarfs vorgesehen?

Wegw.: Das läßt sich schwer abschätzen. Ich kann jedenfalls versichern, daß wir uns alle Mühe geben werden...

Zeuke: ... auch in qualitativer Hinsicht: So wollen wir ab diesem Jahr schrittweise von der Zapfen- zur Spitzenlagerung übergehen, auch bei den bisherigen Modellen. Dazu die Umstellung auf Metallräder bei „Hobby“. Vergleichen wir mit der Anfangszeit, so wird heute jeder Wagen dekoriert und bedruckt; und trotzdem sind wir in etlichen Positionen mit den Preisen nach unten gegangen. Ihre Rechnung von 1958 würde heute z. T. niedriger liegen.

RE: Und welche Modelle wird uns die nächste Zukunft bringen?

Zeuke: Noch in diesem Jahr ein vollkommen neues vierachsiges Reisezugwagen-Programm mit Sitz-, Mitropa- und Postwagen, 4achsige Güterwagen und neue Güterwagen mit längerem Achsstand. Im kommenden Jahr eine ungarische Diesellok und 1970 voraussichtlich eine ausgesprochene Old-timer-Dampflok.

RE: Wenn Sie zu einer Ausstellung nur ein Modell zeigen dürften als typischen Vertreter der TT-Zeuke-Qualität – Welches Modell würden Sie als das am besten geglückte auswählen?

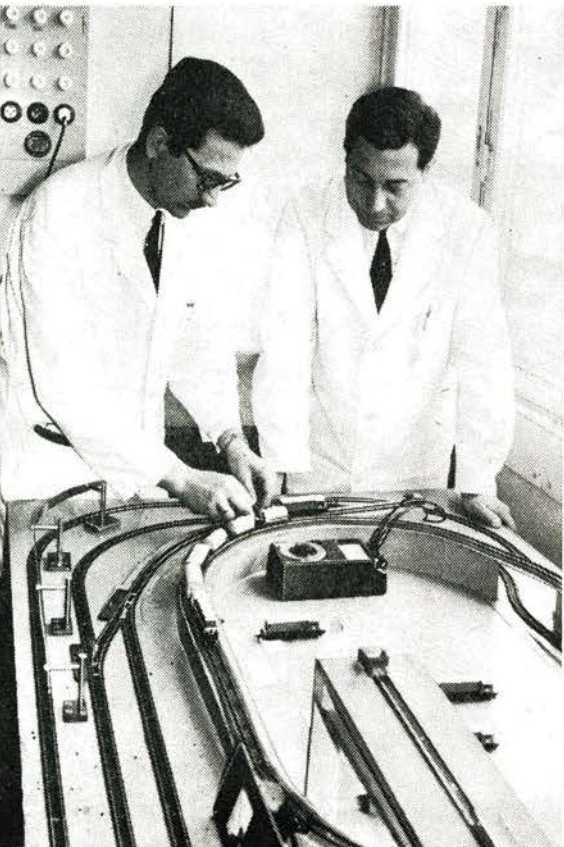
Z. & W. (übereinstimmend): Die E 94!

RE: Woher nehmen Sie Ihre Anregungen? Wie schaffen Sie es, stets „an der Spitze“ zu bleiben?

Zeuke: In unsere Branche fließen über 20 verschiedene Technologien ein. Die Feinwerkstechnik, die Elektronik, die Plastikverarbeitung usw. Wir halten auf all diesen Gebieten viele Fachzeitschriften. Von nahezu jeder vergleichbaren Firma der Welt haben wir die Modelle hier stehen. Da wir auf dem Gebiet der Dokumentation von Stellen außerhalb unseres Hauses nur wenig Unterstützung bekommen, haben wir uns eine eigene Abteilung Dokumentation und gewerblichen Rechtsschutz aufgebaut, so daß wir recht gut „im Bilde“ sind.

RE: Wie sind Sie selbst mit der Qualität Ihrer Erzeugnisse, genau gesprochen mit Ausschuß, Nacharbeit und Reklamationen zufrieden?

Zeuke: Zufrieden sind wir ja nie. Ich kann aber versichern, daß wir in Ausschuß und Nacharbeit weit unter



12

dem Limit vergleichbarer Betriebe liegen, daß wir mit Reklamationen so gut wie keine Sorgen haben.

Wegw.: ... und demzufolge ist auch die Ersatzteilversorgung für uns kein Problem. Wenn rechtzeitig, und nicht erst kurz vor Weihnachten bestellt wird, können wir alle Bestellungen prompt erfüllen.

RE: Sie hatten einmal angekündigt, daß Sie eigens Mitarbeiter für den Außendienst zur Betreuung der Vertragswerkstätten einsetzen wollen. Wie steht es damit?

Wegw.: Wir haben dazu einfach nicht die zusätzlichen Mitarbeiter einstellen können. Wir senden daher Mitarbeiter aus dem Betrieb von Fall zu Fall in den Außendienst, die an Ort und Stelle beraten und Marktforschung auch im Ausland, betreiben.

RE: Wie hat sich die Verkaufsgemeinschaft bewährt, von deren Gründung wir vor etwa zwei Jahren hörten und lasen?

Wegw.: Mit den Firmen Herr KG und Gützold KG ausgezeichnet. Mit den Herstellern von Modellbahnzubehör dagegen langsamer als erwartet.

RE: Welche Wege beschreiten Sie in Ihrer Werbung?

Wegw.: Wir werben vor allem in Fachzeitschriften; weniger in der Tagespresse. Wir wenden uns mit unseren Katalogen direkt an den Verbraucher. Wir haben ein Gleisplanbuch herausgebracht und gestalten unsere Hauszeitschrift, die „Modellbahn-Praxis“.

RE: Man darf wohl annehmen, daß Sie zum Deutschen Modelleisenbahn-Verband eine enge Bindung haben?

Wegw.: Und ob! Unser Betrieb als Gesamtheit einschließlich seiner leitenden Mitarbeiter sind Mitglieder des Verbandes. Wir öffnen unsere Tore für organisierte Betriebsbesuche, halten Kontakte zu Arbeitsgemeinschaften, beschicken Ausstellungen, z. B. auch in Ungarn und der CSSR.

Bemerkenswert, daß wir in Nürnberg regelmäßig zum Treffen der internationalen „ferpress“ und jetzt erstmalig offiziell zu einem europäischen Kongreß nach Innsbruck eingeladen wurden.

RE: Die Produktion von Modelleisenbahnen hat in Berlin ja nicht gerade eine Tradition. Wie haben Sie es verstanden, die nötigen Kader heranzuziehen?

Zeuke: Herr Wegwerth und ich haben uns der Modelleisenbahn mit Leib und Seele verschrieben und erwarten das gleiche auch von unseren leitenden Mitarbeitern. Und in der Tat ist keiner lange bei uns geblieben, der nicht auch mit ganzem Herzen bei der Sache gewesen wäre. Es ist ja kein Geheimnis, daß manche unserer Mitarbeiter als Modelleisenbahner einen Namen haben. Denken wir nur an den Leiter unseres Kundendienstes, Herrn Maske, oder an den Leiter unserer Werbung, Herrn Hesse.

Etliche unserer Kader sind von den kleinsten Anfängen unseres Betriebes mitgewachsen: Herr Stahmann, der Chefkonstrukteur, der seit über 20 Jahren bei uns ist, oder der Haupttechnologe, Herr Gonda, der im Betrieb als Teilkonstrukteur begann.

Wegw.: Wenn wir auf zehn Jahre TT zurückblicken, so haben wir Anlaß, vielen zu danken: Unserem staatlichen Gesellschafter; der Presse, insbesondere der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“; unseren Kunden, die uns auch dann „die Stange“ gehalten haben, wenn unsere Erzeugnisse wegen der großen Nachfrage nicht immer in der gewünschten Menge sofort greifbar waren.

RE: Und ich danke Ihnen, auch im Namen der Redaktion, für dieses Gespräch und möchte Ihnen für die weitere Entwicklung des Betriebes alles Gute wünschen.



Bild 13 Herr Werner Zeuke



Bild 14 Herr Helmut Wegwerth



Bild 15 Herr Lutz Haberditzl (Absatzleiter)

Bild 16 Herr Wolfgang Hesse (Werbeleiter)

Bild 17 Herr Alexander Frühauf (Betriebsassistent)

Fotos: M. Gerlach (14), Dettloff (3)



Tabellen 1 bis 3 zum Beitrag „40 Jahre elektrischer Betrieb auf den Vorortgleisen der Berliner Stadtbahn (2. Teil)“ im Heft 7/1968

Tabelle 1 Trieb-, Steuer- und Beiwagen der Berliner S-Bahn

a) Fahrzeuge erbaut und geliefert 1922 bis 1941
 Ausmusterungen der Versuchszüge und teilweise ET/EB 169 nicht berücksichtigt
 1 Steuerwagen 1936 zu Beiwagen umgebaut, Bezeichnung „ES 168“ entfällt, da heutige Bezeichnungen erst 1939/40 eingeführt

Baureihe	Baujahr	ET	ES	EB	Bemerkungen
Versuchszüge	1922	24	—	36	Nördliche Vorortbahn
ET/EB 169 001-017	1924	34	—	51	Nördliche Vorortbahn
ET/EB 168 001-050	1925	50	—	50	Nördliche Vorortbahn
ET/ES 165 001-633	1927/30	638	465	—	Bauart „Stadtbahn“
EB 165 466-633	1927/30	—	—	173	Bauart „Stadtbahn“
ET/EB 165 801-851	1932	51	—	51	Bauart „Wannsee“
ET/EB 125 001-018	1934/38	18	—	18	„Bankierzüge“ 120 km/h
EB 165 568	1935	—	—	1	Ersatz für Unfallwagen
					Neuaufbau wie EB 125
ET/EB 166 001-034	1936	34	—	34	Bauart „Olympia“
ET/EB 167 001-285	1937/40	285	—	285	
ET/ES 151 001-008	1941	—	—	—	Leichtstahlzug 90 km/h bei der S-Bahn nicht mehr zum Einsatz gelangt
Gesamt		1134	465	699	= 2298 Wagen

b) Übersicht der heutigen Baureihen nach Kriegsschäden, Verlust, Ausmusterung, Neu- und Umbau und Umbezeichnungen

Baureihe	Baujahr	ET	ES	EB	Bemerkungen
ET/EB 169 001-017	1924	2	—	4	Sonderfahrzeuge
ET/EB 168 001-050	1925	4	—	2	Sonderfahrzeuge
ET/EB 165 001-638	1927/30	431	3	427	davon Mitte 1968 etwa 150 Umbau - Triebwagen - EMB
ET/EB 165 801-850	1932	37	—	38	davon 3 Umbau-Tw. EMB
ET/EB 166 001-034	1936	19	—	19	
ET/EB 167 001-285	1937/40	183	—	183	mit EB 167 242 und 243 ex. Peenemünde
ET/EB 166 035-052	1949/50	—	—	—	Umbau von ET/EB 125
ET/EB 167 286-292	1952/53	—	—	—	Umbau von ex. Peenemünde
ET/EB 166 053	1958	1	—	1	Umbau von 2 ET 167
ET/ET 170 001-004	1959	8	—	—	4 ETb ohne Führerstand - Versuchszug - Umbau von ET/EB 167 286-292
ET/ES 166 054-060	1965	7	7	—	Umbau von ET/EB 167 286-292
ET/EM/ET 126	1970/73	—	—	—	Neubau geplant, vorläufige Bezeichnung
Gesamt		692	10	674	= 1376 Wagen oder 688 Viertelzüge

Tabelle 2 Baureihe ET/EB (ES) 166 aus den Unterbaureihen

ET 166 001 - 034 - „Olympia“ ET 166 053 ex. ET 167
 ET 125 001 - 018 - „Bankierzüge“ ET 166 054 - 060 - ex. Peenemünde

Vorhandene Viertelzüge ET 166	Fehlende Viertelzüge ET 166	Einstige Bezeichnung ET 125	Zeitweilige Bezeichnung ET 167	Bemerkungen Umbau
002	001			ET 166 002 bis
003	004			ET 166 053
005	006			haben
008	007			Beiwagen
009	011			
010	016			
012	017			ET 166 054 bis
013	021			ET 166 060
014	022			(ex. ET/EB 167)
015	023			
018	024			haben
019	026			seit Umbau 1965
020	028			
025	032			Steuerwagen
027	034			
029				
030				

Vorhandene Viertelzüge ET 166	Fehlende Viertelzüge ET 166	Einstige Bezeichnung ET 125	Zeitweilige Bezeichnung ET 167	Bemerkungen Umbau
031				
033				
035		006		
036		004		
037		007		
038		002		
039		011		
040		016		
041		010		
042		017		
043		018		
044		005		
045		012		
046		014		
047		003		
048		008		
049		001		1968 noch Spitzenbeleuchtung v. ET 125
050		009		
051		015		
052		013		
053				aus ET 167 168 u. 267
054			286	
055			287	
056			288	erster Vz „EMB“ d. BR 166
057			289	
058			290	
059			291	
060			292	

EMB = Einmannbetrieb: Fahrzeuge ausgerüstet mit Sicherheitsfahrhaltung und UKW-Funk für Zugabfertigung und Wechselsprechverkehr

Tabelle 3 Umbau S-Bahnwagen ET 168, 165 u. 169 zu U-Bahnwagen E III

BR	ET	S-Bahnwagen		U-Bahnwagen E III	
		EB	Triebwagen	Beiwagen	
168	009	009	1410	1411	
168	022	022	1412	1413	
168	037	037	1414	1415	
168	036	036	1416	1417	
168	031	031	1418	1419	
168	042	029	1420	1421	
168	046	042	1422	1423	
168	028	028	1424	1425	
168	018	018	1426	1427	
168	019	019	1428	1429	
168	040	040	1430	1431	
168	047	047	1432	1433	
168	044	044	1434	1435	
168	024	024	1436	1437	
168	020	020	1438	1439	
168	007	012	1440	1441	
168	001	001	1442	1443	
168	017	017	1444	1445	
168	021	021	1446	1447	
165	419	419	1448	1449	
165	038	038	1450	1451	
165	037	037	1452	1453	
169	013 a	—	1454	1455	
169	013 b	—	1456	1457	
169	010 a	—	1458	1459	
169	010 b	—	1460	1461	
169	008 a	—	1462	1463	
169	008 b	—	1464	1465	
169	002 a	—	1466	1467	
169	002 b	—	1468	1469	
169	006 a	—	1470	1471	
169	006 b	—	1472	1473	
169	—	—	1474	1475	
169	—	—	1476	1477	
169	—	—	1478	1479	
169	—	—	1480	1481	

U-Bahnwagen 1474 bis 1481 werden gebaut, da noch vier ET 169 zum Umbau bereitstehen (ET 169 015 a/b und ET 169 016 a/b); kein Umbau von EB 169 zu U-Bahnwagen - U-Bahn-Beiwagen 1455 bis 1481 sind Neubauten

Gefundenes

Bei der Prüfung für den Titel eines Streckenmeisters wird gefordert:

Phantasie oder Fakt

In Nordamerika kommen mehr und mehr Waggonräder aus gepreßtem Papier zur Anwendung. Die Zentral Railroad Company New Jersey verwendet solche Räder schon zehn Jahre und bezeichnet sie als besonders ökonomisch und haltbar für Passagierwaggons. Die Räder aus Papier können noch nach einer Laufzeit von 400 000 bis 500 000 Meilen verwendet werden, während die Stahlräder schon nach einer Laufzeit von 50 000 Meilen versagen. („Der Ingenieur“, 1882, Band 4, Buch 24)

Die schmalste Spur

Es besteht kein Zweifel, daß aus allen bis jetzt in Betrieb genommenen Eisenbahnen die Spurweite der Strecke, die Bedford mit Nord-Willeriki im Staate Massachusetts verbindet, die kleinste ist. Die Spurweite auf dieser Strecke beträgt nur 25 cm. Jeder Wagen nimmt 30 Passagiere auf. Das Gewicht des Wagens beträgt 4,5 t. Die Lokomotive wiegt 8 t. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dieser Strecke erreicht 32 km/h; der Zug besteht aus zwei Personen- und zwei Güterwagen. („Der Ingenieur“, 1882, Band 11, Bücher 7-8)

Von Alaska nach Sibirien

Einer Meldung aus Washington zufolge wurde ein schon offiziell registriertes Syndikat amerikanischer, französischer und russischer Kapitalisten für den Bau einer Eisenbahn von Alaska nach Sibirien gebildet. Dabei soll ein Tunnel unter der Beringstraße gebaut werden. Die Mitglieder des Syndikats erklären, daß Rußland als Bedingung der finanziellen Unterstützung des Unternehmens die Forderung stellt, daß die amerikanische Regierung sich als eine besondere Konvention verpflichtet, die Beringstraße im Falle eines Krieges gegen Rußland als neutral zu erklären. („Neue Zeit“, 1903)

Eine nützliche Neueinführung

Zur Vereinfachung der schnelleren Zeitbestimmung auf den Depeschen der Eisenbahnstationen wurde vom Ministerium für Verkehrswesen die Frage aufgeworfen, ob es nötig sei, das Zifferblatt in 24 Stunden einzuteilen. („Der Eisenbahner“, Nr. 15, 1903)

Die erste russische Frau wurde Eisenbahningenieur

Zur Untersuchung der Krim-Eisenbahnen Jalta-Simferopol fuhr die erste Frau, die als Ingenieur des Verkehrswesens in Rußland arbeitet, R. O. Kunjewska, nach Jalta. Sie erhielt ihre technische Bildung in Paris. („Der Smolensker Bote“, 1903)

Dienstliche Meldung der Obrigkeit

Am 8. Januar dieses Jahres hat der Weichenwärter Mordwinow, 9.00 Uhr abends, anstatt dessen, seiner von Eurer Hochwohlgeborenen angeordneten Tätigkeit nachzugehen, seine kleine Tochter Anastasia betreut, indem er sie in die Luft warf und verschiedene zärtliche Worte sprach. Der Verbrecher ist entlassen. („Eisenbahnwoche“, 10/1903)

Ein Benachrichtigungsapparat

Der Ingenieur Manjen dachte sich zum Vermeiden von Unfällen, die sich auf den Eisenbahnen ereignen, wenn der Lokführer aus irgend einem Grund das Knallen der unter der Lok explodierenden Knallsignale nicht hört, einen Benachrichtigungsapparat, den „Pyrographen“, aus. Er besteht aus einer Röhre, die vom vorderen Rad zu einem Platz in der Nähe des Lokführers führt, um ihn immer über die Knallsignale auf den Schienen zu erinnern. („Eisenbahnwoche“ 9/1900)

a) Man muß lesen, schreiben und richtig zählen können; auf einigen Eisenbahnen wird jedoch beim Examen gefordert, einfache Aufgaben zu lösen.

b) Man muß in allen Einzelheiten die Instruktionen kennen, die den Arbeitsbereich des Examinierten betreffen, die Instruktionen der ihm Untergebenen und die Regeln, die auf das Arbeitsgebiet eines Wegemeisters sich beziehen.

c) Man muß das Abstecken verschiedener Arten kennen: das einer Strecke, einer Überfahrt, eines Gebäudes und anderer Anlagen.

d) Man muß die Anfänge der Baukunst, die Qualität verschiedener Materialien bestimmen können und mit den technischen Bedingungen für die Annahme solcher vertraut sein.

e) Man muß Berechnungen von Pyramiden und konusförmigen Körpern sowie Figuren verschiedener Art anfertigen können (Trapez, Kreis usw.).

f) Man muß von Hand zeichnen können und mit dem Aussehen von Plänen, Fassaden usw. sowohl der Quer- als auch der Längsschnitte bekannt sein. („Eisenbahnwoche“, 1/1900)

Die unvollendete Absicht

Zunächst hatte man aus Gründen der Einsparung von Baukapital die Absicht gehabt, die Sibirienstrecke als Schmalspurbahn zu bauen, das heißt eine Spurweite von $3\frac{1}{2}$ Fuß (1067 mm). Dieses Projekt wurde gar nicht erst entworfen, da im Falle eines Umbaus der Schmalspurbahnstrecke in eine normale 5-Fuß-Spur es erhebliche Schwierigkeiten bereiten und viel Geld in Anspruch nehmen würde. („Der Eisenbahner“, 27/1903)

Für die Auffüllung des persönlichen Budgets

Der Leiter der Sakawskasker Eisenbahn erklärte in einem besonderen Erlaß das Urteil über den Helfer des Leiters der Station Mjusjusli, Kankawa, und über den Telegrafisten der Station über die falsche Meldung des Auffindens einer eisernen Unterlage auf dem Kreuzstück einer Weiche, die wahrscheinlich von den Missetätern selbst hingelegt wurde. Diese ganze Geschichte mit der Unterlage wurde von Genannten mit dem einzigen Ziel erfunden, eine Auszeichnung für die vorge-tauschte Zuganglückswarnung zu erhalten.

Man muß eingestehen, daß das eine völlig neue Methode zur Auffüllung seines Budgets in der Eisenbahnpraxis ist. („Der Eisenbahner“, Nr. 21, 1903)

Ein originelles Signal

Eine besondere Kommission sah sich auf der Station Petersburg der Nikolajewer Eisenbahn einen Apparat an, der bei Nebel zur Warnung des Maschinisten dient. Der Aufbau dieses Apparates ist nicht schwierig. An der Schiene ist ein besonderes Hämmerchen befestigt, welches, mechanisch mit dem Signalfügel verbunden, sich bei der Schließung des letzteren in einer geneigten Lage befindet; auf der Lokomotive jedoch ist ein kleiner Hebel, welcher bei der Vorbeifahrt der Lokomotive, den schon erwähnten Hammer streifend, ein Klingelzeichen dem Lokführer übermittelt, wobei vor den Augen des letzteren in einem besonderen Glaskästchen der rote Flügel eines kleinen Signals hervorspringt, der bestätigt, daß die Strecke geschlossen ist. („Eisenbahnwoche“, Nr. 50, 1900)

Man beabsichtigt, Schiffe zu transportieren

Die Amerikaner denken ernstlich daran, als Konkurrenz für den Panama-Kanal eine Eisenbahn für den Transport von Schiffen über die Landenge zu bauen. Die Strecke ist natürlich völlig gerade, mit Neigungen von 1 : 1000 auf einer Länge von 220 km vorgesehen. Der Flachwagen, auf dem die Schiffe transportiert werden, wird mehr als 3000 Räder haben; die Last ist für 18 000 t vorgesehen. Für die Fortbewegung der größten Schiffe werden 22 Lokomotiven dienen. („Der Techniker“, Nr. 13-18, 1902)

Fortsetzung auf Seite 245

Meinungsstreit zum Fahrzeugbestand

Es scheint fast eine Gesetzmäßigkeit zu sein, daß die Modelleisenbahner mit den im Handel angebotenen industriell hergestellten Wagen- und vor allem Lokomotivtypen nicht einverstanden sind.

Seit Jahren verfolge ich interessiert den „Kampf“ der Modelleisenbahner, um die Industrie zur Herstellung bestimmter Lok-Baureihen zu bewegen.

Ich bin selbst seit 18 Jahren Modelleisenbahner und mußte vor zwei Jahren aus Platzgründen von H0 auf N umspuren. Da ich mich aber von den H0-Lokomotiven nicht trennen konnte, zieren diese jetzt (mit ausdrücklicher Billigung meiner Ehefrau) eine Glasvitrine in der Wohnstube.

Dieses Lokmuseum beabsichtige ich auch weiterhin zu ergänzen, so daß trotz der N-Anhängerschaft das Interesse für H0-Loks erhalten bleiben wird.

Doch zurück zum Thema. Wenn auch mir die Konsequenz, die Dampflokbauereihen 01, 38 und 65 nicht auf den Markt zu bringen, unverständlich ist, so kann ich andererseits die beständigen Kritiken einiger nicht begreifen. Sind doch mit den Baureihen

- 23 und 24 (Personenzugloks)
- 50 und 55 (Güterzugloks)
- 64 und 75 (Personenzugtenderloks)
- 80 und 84 (Güterzugtenderloks)
- sowie 89 (als Universal-Oldtimer)

vorzügliche Loktypen vorhanden.

Außerdem läßt sich mit geringem Zeitaufwand aus der 03 von Schicht, der 42 von Gützold und der 50 von Piko manch anderer Loktyp „rekonstruieren“.

Zwei hier gezeigte Fotos einer so entstandenen 03 und einer 44 veranschaulichen das.

(Die 03 ist wegen Altersschwäche und meist reparaturbedürftigem Antrieb von Spielzeug-Eisenbahnern für wenig Geld ab und zu erhältlich.)

Bild 2 „Rekonstruierte“ Lokomotive der Baureihe 03

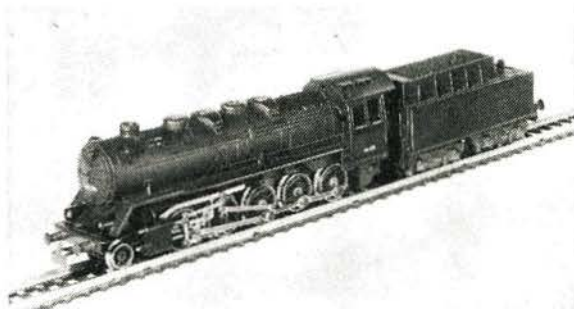
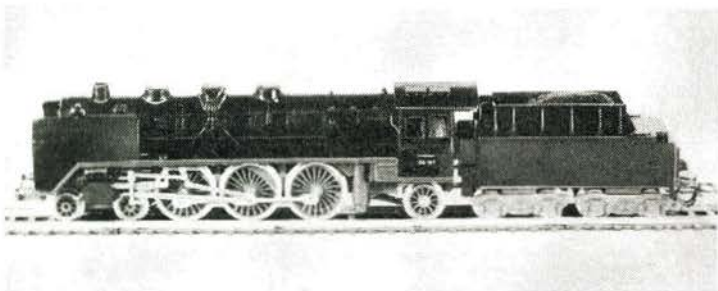


Bild 1 „Rekonstruierte“ Lokomotive der Baureihe 44

Fotos: Christian Darre, Dresden

Da hierzu noch die (allerdings etwas mißglückte) BR 81 und in Kürze die Baureihe 91 kommen, sowie unter Berücksichtigung des Angebotes an Diesel- und Elloks könnte nach meiner Auffassung jeder zufrieden sein. Trotzdem möchte ich der Modellbahnindustrie einen Vorschlag unterbreiten:

Ich habe in der vergangenen Zeit einmal das Modelleisenbahner-Sonderheft „Für unser Lokarchiv“ aus dem Jahr 1959 und von Maedel „Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute“ statistisch ausgewertet. Dabei fallen gleiche Treibrad- und Laufraddurchmesser auf. Die Laufraddurchmesser liegen fast ausnahmslos bei 850, 1000 und 1250 mm.

Mit den Treibraddurchmessern von 1100, 1350, 1400, 1500, 1750 und 2000 sind über 40 verschiedene Dampflokbauereihen ausgerüstet. (Diese Raddurchmesser sind für H0 mit den Baureihen 23, 50, 55 und 64 bereits vorhanden).

Außerdem gibt es gleiche Kessel (z. B. Baureihen 03, 22 und 41 oder 38 und 93) sowie gleiche Steuerungen, Führerhäuser und Tender.

Für die Baureihen 22 und 38 sind also die Räder schon vorhanden. Für die 01 bzw. 03 und 18 können sie von Herr, Berlin, bezogen werden. Auch Motoren, Zahnräder und Zylinderblöcke sind handelsüblich.

Wie wäre es, wenn zu den im Handel vorhandenen Teilen zwei weitere Lokkessel, zwei Führerhäuser und vielleicht zwei Tenderoberteile produziert und angeboten würden? Mir ist bekannt, daß die notwendigen Formen sehr teuer sind; ich bin aber überzeugt, daß die Modelleisenbahner für diese Teile gern einen höheren Preis zahlen würden, da sie nach meiner Auffassung die arbeitsintensivsten beim Eigenbau sind.

Hiermit ginge der Industrie nur wenig Produktionskapazität verloren, der „ewige“ Streit um bestimmte Loktypen könnte aber vielleicht beendet werden.

Unabhängig hiervon unterstütze ich Herrn Ritter, der im „Modelleisenbahner“ Heft 12/1967 vorschlägt, bestimmte Lokbaureihen aus dem Ausland zu beziehen. Was den Rauchern unserer Republik recht ist, sollte den Modelleisenbahnern billig sein.

Schließlich sind es nicht nur die großen Firmen Märklin und Trix, die mit ihren Modellen unser Interesse erregen, in „Modellbahn-Triebfahrzeuge“ von Gerlach werden uns von Heinen und Heinzl Triebfahrzeuge vorgestellt, die wir wohl in den nächsten 20 Jahren von Piko, Gützold oder Hruska in ihrer Vielfalt nicht erwarten können. Ähnlich wird es den TT-Anhängern beim Betrachten der Triebfahrzeuge der Firma Rokal und den N-Anhängern bei Arnold-Lokomotiven gehen. Ich glaube mit Herrn Ritter im Namen vieler zu sprechen, wenn wir das Generalsekretariat unseres Verbandes bitten, bei den entsprechenden Fachorganen dieses Anliegen vorzutragen und uns in einem der nächsten Hefte das Ergebnis mitzuteilen.