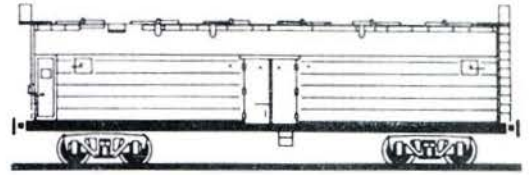


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 22



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

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

OKTOBER

10/73

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

**10** Oktober 1973 · Berlin · 22. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

	Seite
Hans-Jürgen Horn Straßenbahnen in der UdSSR .....	285
Hans Weber Einfache Anfertigung von Schindeln und Schiefer für Modellgebäude .....	288
Helmut Kohlberger Etwas Neues für den Modellbahnbau .....	288
Ein beachtliches Lebenswerk .....	290
TT auf Rost und Platte .....	293
Wir stellen vor .....	294
Helmut Wolf Diodengesteuerte Bremsstrecken .....	295
Dr. jur. Siegfried Schulze Eine kleine Bastellei für N-Freunde .....	296
Aus dem Verbandsleben .....	298
Friedrich Spranger Starý Smokovec-Hřebienok – eine neue Standseilbahn der CSD .....	300
Joachim Schnitzer Reparaturhalterahmen für Modellfahrzeuge .....	303
Werner Arnold Mit dem Zubringerbus von der Talstation zum „Pöhlberg“ .....	304
Helmut Kohlberger Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse 1973 .....	307
Heinz Rönick Elektronischer Fahrregler .....	308
Klaus Krahl Steuerung an Eigenantriebsfahrzeugen .....	308
Wissen Sie schon? .....	310
Lokfoto des Monats .....	311
Lokbildarchiv .....	312
Unser Schienenfahrzeugarchiv .....	313
Streckenbegehung .....	315
Der Kontakt .....	316
Mitteilungen des DMV .....	317
Selbst gebaut .....	3. U.-S.

### Titelbild

Traktionswechsel unterhalb der Wartburg. Während bisher die Schnellzüge zwischen der DDR und der BRD auf der Strecke von Erfurt über Gerstungen nach Bebra (BRD) von den mächtigen Dampflokomotiven der BR 01<sup>n</sup> der DR gefördert wurden, lösten seit dem Sommerfahrplan dieses Jahres die modernen Dieselloks der BR 131 sie ab.  
D 1452 mit 131 034 und 131 018 am Block Höpfen in Richtung Gerstungen am 12. Juni 1973.

Foto: R. Kluge, Lommatsch

### Titelvignette

Eiskühlwagen aus der DDR-Produktion für die SZD, hier als H0-Modell des VEB PIKO

Zeichnung: VEB PIKO

### Rücktitel

Ein Stimmungsbild in einem Modellbahn-Bw, aufgenommen von Rolf Kluge, Lommatsch.

Foto: R. Kluge, Lommatsch

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Adim 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 Kurz, 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 13/14  
Ruf: 22 03 61 / 2 76

## HERAUSGEBER

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

## Er 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

Er erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 6,- M,  
Sonderpreis für die DDR 3,- M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit  
Zustimmung der Redaktion und mit Quellen-  
angabe gestattet. Für unverlangte Ma-  
nuscripte und Fotos keine Gewähr.

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler  
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und  
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige  
Preisliste Nr. 1  
Bestellungen nehmen entgegen: 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 Sojuspechatj bzw. Postämter und  
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos,  
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,  
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb,  
Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava,  
Leningradsckaja ul. 14. Polen: Ruch, ul.  
Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex,  
P.O.B. 134.135, Bukarest. Ungarn: Ubriges  
Ausland: Orbis, Zeitungsvertrieb, Tirana. Ubriges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten  
nennen die Deutsche Buch-Export  
und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16,  
und der Verlag.

## Straßenbahnen in der UdSSR

Im Sommer 1971 hatte ich bei einer Studienreise Gelegenheit, in Moskau, Leningrad und Jaroslawl verschiedene Straßenbahntypen zu fotografieren. Leider war es mir nicht möglich, umfangreiche Erkundungen über technische und geschichtliche Details anzustellen. Meine folgenden Worte sollen daher nur Bemerkungen zu den Fotos sein und Informationen über Wissenswertes und Alltägliches im Verkehrsablauf der genannten Städte vermitteln.

### 1. Moskau

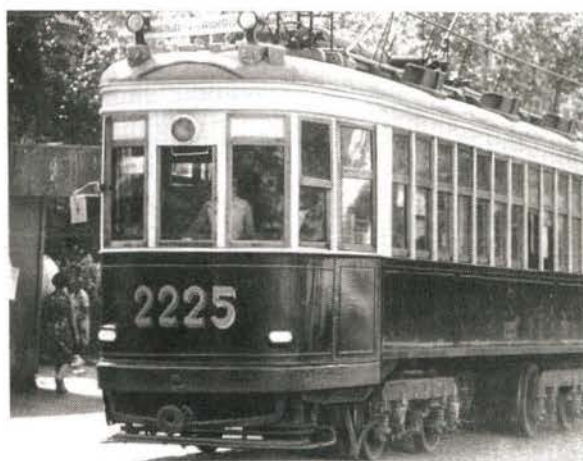
Moskau — das Herz der Sowjetunion, ist ein Zentrum des Flug-, Eisenbahn- und Straßenverkehrs. Eine Stadt mit fast 8 Millionen Einwohner, in der die Verkehrsprobleme eine für uns ungewöhnliche Größe annehmen. Man rechnet in Moskau täglich mit 1 Mill. Besucher aus dem In- und Ausland. Täglich müssen im innerstädtischen Verkehr mehr als 10 Mill. Menschen befördert werden. Einen großen Anteil an der Lösung dieser Aufgabe hat die Metro.

Am Ende des jetzigen Bauabschnitts, etwa 1985, wird die Metro einen Vollring besitzen, der in alle Richtungen sternförmig gekreuzt wird, und etwa 320 km Streckenlänge aufweisen.

Von der Berliner U-Bahn unterscheidet sich die Metro wesentlich durch ihre tiefe Lage, die im Stadtkern um 100 m beträgt. Außerdem haben die Züge eine bei uns ungewohnte Beschleunigung und Fahrgeschwindigkeit. Die Türen werden automatisch geschlossen und geöffnet, aus Sicherheitsgründen sind keine Klinken angebracht. Das „Spinnennetz“ der Metro wird auf der Erde durch unzählige Bus- und Straßenbahnlinien ergänzt. Die Busse (O- und Autobusse) verkehren in Spitzenzeiten im Abstand bis zu einer Minute.

In weiter entfernte Vororte verkehren der S-Bahn ähnliche Züge („Elektritschna“), die, bedingt durch die Spurweite von 1524 mm, ein viel größeres Aufnahmevermögen als unsere Züge haben. Sie weisen bei einem breiten Mittelgang nach jeder Seite hin drei Sitzplätze nebeneinander auf. Die Wagen haben zwei Türen auf jeder Seite und sind als Durchgangswagen ausgelegt. Auch an diesen Wagen befinden sich keine Klinken zum manuellen Öffnen der Türen. Die Züge, bestehend aus acht bis zehn Wagen, entwickeln eine hohe Reisegeschwindigkeit und erfassen ein Gebiet von etwa 100 km um Moskau.

Die Moskauer Straßenbahnen bieten ein buntes Bild. In ihrem weinrot/cremefarbenen Anstrich fahren sie in allen Altersausgaben quer durch die Stadt. Besonders auffällig sind die, wie ein Schmuckelement wirkenden, großen Wagennummern. Die wahrscheinlich älteste Bahn fährt auf der Linie 23. Ein Novum: Selbst hier schließen und öffnen sich, wie grundsätzlich bei allen



1



2



3

Bild 1 Moskau, Linie 23, auch diese Wagen sind für den Kehrschleifenbetrieb umgerüstet, so haben sie nur noch auf einer Seite Türen

Bild 2 Moskau, Linien 23 und 27 nahe der Michalkowskaja-Straße, während Linie 27 nur mit Solo-Triebwagen verkehrt, wird auf der Linie 23 in der Zusammenstellung Triebwagen — Hänger gefahren.

Bild 3 Straßenbahnzüge aus Gotha unter sowjetischen Zwiebeltürmen in Jaroslawl an der Wolga

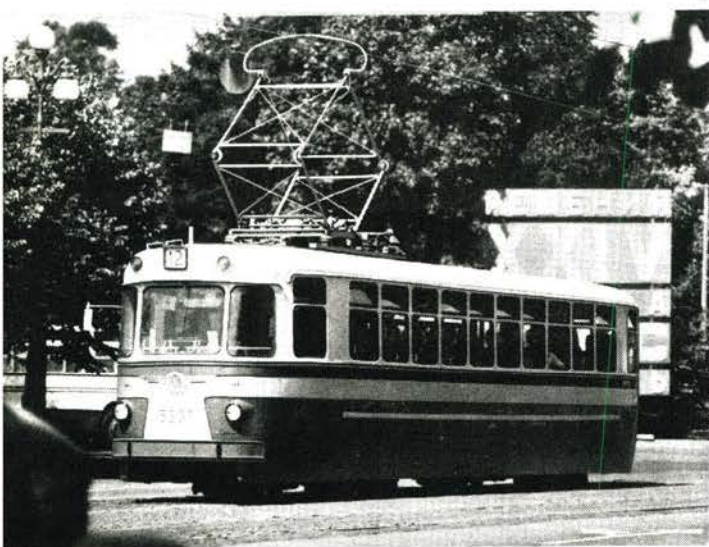
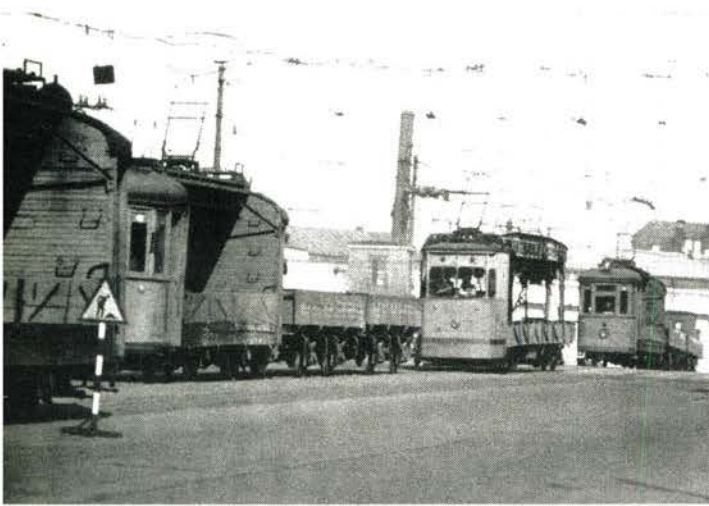


Bild 4 Im Zentrum von Jaroslavl die Kehrschleife der Linie 1

Bild 5 Leningrad — Arbeitswagen verschiedener Typen warten darauf, Material heran- oder abzutransportieren. Alle Arbeitswagen haben Lyraströmabnehmer, der zweite von rechts (Kranwagen) sogar zwei, die je nach Fahrtrichtung benutzt werden.

Bild 6 Leningrad — Linie 12, die Wagen sind für Kehrschleifenbetrieb ausgelegt

Straßenbahnen, die Türen automatisch. Das geschieht mit Druckluft, mit der traditionell auch, meist nur zusätzlich, gebremst wird. Neben vielen anderen Typen, z. T. mit Lyraströmabnehmern, verkehren die auch bei uns bekannten Tatra-Großraumwagen. Die Linie 27, die u. a. mit diesen Wagen belegt ist, hat eine normale Zugfolge von 60—80 Sekunden, im Berufsverkehr bis 20. Trotz der für unsere Verhältnisse dichten Zugfolge sind die Wagen zu jeder Tageszeit gut frequentiert. Die bei uns bekannte Traktion — Triebwagen-zwei Hänger oder zwei Triebwagen-Hänger — ist in den drei Städten von mir nicht beobachtet worden. Meist verkehren nur Triebwagen oder Triebwagen-Hänger bzw. zwei Triebwagen. Alle Wagen sind Tag und Nacht mit Zahlboxbetrieb im Einsatz.

Bei der Breite der Straßen und der Großzügigkeit der Straßengestaltung treten die Bahnen selbst in der Innenstadt nicht als Verkehrshindernis in Erscheinung.

## 2. Jaroslavl

Jaroslavl liegt 250 km nordöstlich von Moskau an der Wolga. Mit einer halben Million Einwohner zählt die Stadt nach sowjetischen Maßstäben schon fast zur Provinz. In dieser, für unsere Verhältnisse großen Stadt, wird der innerstädtische Verkehr überwiegend durch Busse abgewickelt. Von einstmalen sechs Straßenbahnlinien sind heute noch vier in Betrieb. Daß auch hier die Straßenbahn noch lange ihren Dienst tun wird, versicherte mir Hauptingenieur W. S. Kasanzew. Er ist Mitarbeiter bei den Jaroslavl Verkehrsbetrieben und ermöglichte mir einen Besuch des einzigen Straßenbahnhofes in der Swobodastraße. Man erläuterte mir die Rekonstruktionsmaßnahmen, die gerade an der Wagenhalle durchgeführt wurden. Die Halle stammte noch aus der Zeit der Gründung der Straßenbahn und wird jetzt in einen modernen Zustand versetzt. Voller Stolz erzählte er mir von den neuen Großraumwagen (ähnlich Typ LM 68/ siehe Heft 10/72), die gemeinsam mit den Zügen aus Gotha die älteren Baumuster ablösen. Und wenn ich darüber schreibe, soll ich ja nicht vergessen, allen, die an den Gothaer Wagen mitgebaut haben, Grüße auszurichten, denn die Fahrzeuge fahren zur vollen Zufriedenheit der sowjetischen Straßenbahner.

Übrigens, die Sprechanlagen sind weder verstaubt noch ausgebaut, sondern werden benutzt, um die Stationen anzusagen. Vielleicht könnte man bei unserem Wagenpark mal probieren, ob diese Anlagen nicht auch bei uns tatsächlich in Betrieb genommen werden.

Die neuen Wagen, die 1971 in Dienst gestellt wurden, durch ihre moderne Form eine Art „Sight seeing“ Wagen, sind in einem silbergrauen Ton gehalten.

Jaroslavl ist eine der vielen Städte, an denen Wolgaschiffsreisen beginnen. Im Hafen kann man meist mehrere Wolgaschiffe liegen sehen. Hat man Glück, erlebt man eine Abfahrt mit. Wenn die Winkenden schon längst den Platz geräumt haben, klingt noch lange die Musik der Bordkapelle übers Wasser, vielleicht sogar das Wolgalied...

## 3. Leningrad

Die „Heldenstadt der Sowjetunion“ ist nicht nur eine Stadt, sie ist ein Stück Geschichte. Überall begegnet der Besucher den Zeugen der jüngeren und älteren Vergangenheit, wobei der Smolny und der Kreuzer „Aurora“ eigentlich lebendige Zeugen bis zum heutigen Tag sind. Einen Besuch der Ermitage, in der berühmte Kunstwerke aus aller Welt gezeigt werden, sollte man ebenso einplanen, wie einen Besuch der Isaak-Kathedrale, in der man anschaulich die Drehung der Erde um ihre eigene Achse beobachten kann (Foucaultscher Pendel). Und, nehmen Sie die Tafel auf dem Newski-Prospekt zur Kenntnis, aus einer gar nicht fernen Zeit, die das Betreten der Straße bei Artilleriebeschuß verbietet...

Leningrad hat 3,7 Mill. Einwohner. Im Stadtgebiet, das von der Newa durchzogen wird, werden 101 Inseln gezählt. Sie sind fast alle verkehrstechnisch erfaßt. Besondere Probleme bringt es mit sich, daß in jeder Nacht gegen zwei Uhr die Brücken geöffnet werden müssen, um großen Schiffen Durchfahrt zu ermöglichen. Die Stadt wird also jede Nacht in zwei Hälften geteilt, wobei kaum die Möglichkeit besteht, von einer Seite auf die andere zu gelangen. Dementsprechend sind auch bestimmte kommunale Dienste (z. B. Feuerwehr und Krankentransport) wie in zwei Städten organisiert. Über viele dieser Brücken führen Straßenbahn- und O-Buslinien, was verständlicherweise technische Präzisionsarbeit beim Öffnen und Schließen der Brücken erfordert, denn es ist unmöglich, z. B. die Fahrleitung zu demontieren und morgens wieder anzubringen. Im Laufe der Zeit wurden Verfahren entwickelt, die keinerlei technische Arbeiten an diesen Anlagen mehr erfordern. Die Leningrader Straßenbahnen sind ausschließlich sowjetische Typen, die zum Teil noch aus der Vorkriegszeit stammen. Das Netz der Straßenbahnen ist weitverzweigt und führt bis vor die Tore der Stadt. Ergänzt wird es durch Buslinien und in noch stärkerem Maße durch die in den letzten Jahren entstandene Metro. Diese wurde und wird nach dem Vorbild der Moskauer Metro gebaut, da bei der Untertunnelung der Newa die gleichen Schwierigkeiten zu überwinden waren, wie in Moskau unter der Moskwa.

Eine große fotografische Ausbeute gab es an einer Strecke in der Innenstadt, die gerade erneuert wurde. Da das Prinzip recht interessant ist, möchte ich es hier erwähnen. Während ein Gleis mit Gleishebemaschinen ausgehoben wird, stehen auf dem zweiten Gleis Arbeitswagen bereit, um die dann zerlegten Gleise abzutransportieren. Den Schotter und den Straßendeckenbruch schiebt ein Raupenschlepper zusammen. Die Arbeitswagen bringen vom Betriebshof neuen Schotter mit, den sie am Anfang des Bauabschnitts abladen, um ein Stück weiter alten Schotter aufzuladen und ihn abzutransportieren. Ebenso werden vorgefertigte Gleisstücke, die auf Holzschwellen befestigt sind, in den Bauabschnitt gebracht. Während der gesamten Bauzeit kann der Straßenverkehr ohne Behinderung in beiden Richtungen weiterfließen, denn Arbeitsbereich sind nur die beiden Gleise. Ist ein Gleis in der vorgesehenen Länge ausgewechselt, beginnt die Arbeit von vorn mit dem zweiten Gleis.

Meine Bemerkungen möchte ich nicht abschließen, ohne den Liebhabern der Straßenbahn, welche die SU noch nicht kennen, zu versichern, daß die Straßenbahn dort wie hier ihre Notwendigkeit bewiesen hat und einer gesicherten Zukunft entgegensehen kann.

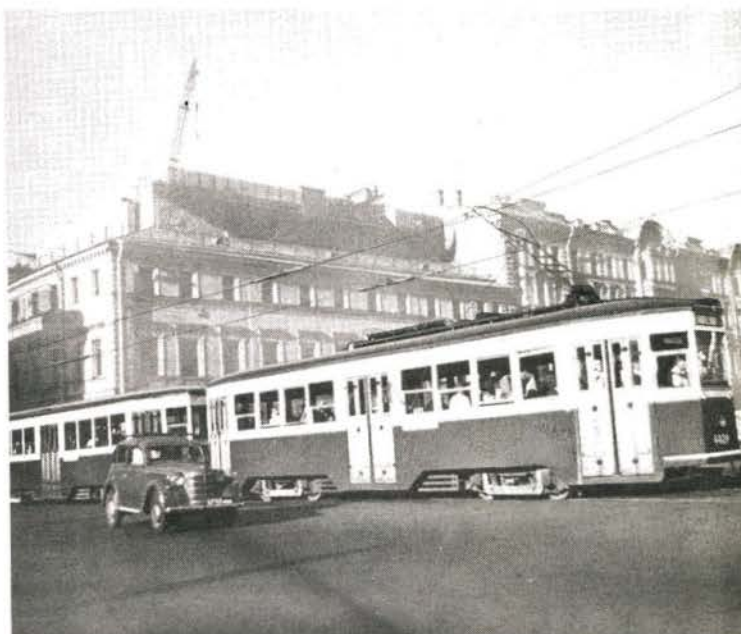


Bild 7 Leningrad — Begegnung zweier Triebwagen in der Kuibyschew-Straße, die Wagen haben zwei 2-achsige Drehgestelle, an allen drei Falttüren kann ein- und ausgestiegen werden.

Bild 8 Leningrad — diese Wagen verstärken im Berufsverkehr die Regellinien, vierachsige Triebwagen und Hänger der gleichen Bauart, auch hier wieder Lyraströmabnehmer und Dachscheinwerfer (Kreuzung Newski-Prospekt und Sadowaja-Straße)

Bild 9 Leningrad — Kranwagen im Arbeitsbereich am Palastplatz (Winterpalais). Der Wagen hat zwei Seitenausleger mit Hebevorrichtungen, um Gleisstücke oder andere große Gegenstände aufnehmen zu können.

Fotos: H.-J. Horn, Leipzig

## Einfache Anfertigung von Schindeln und Schiefer für Modellgebäude

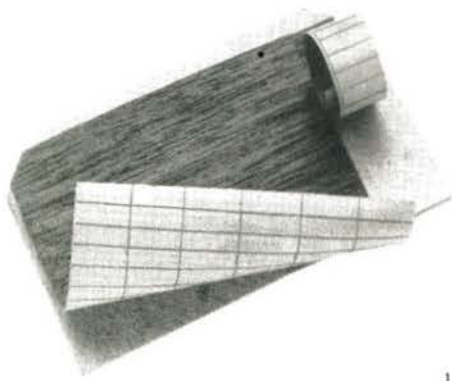
Als ich ein Schmalspur-Empfangsgebäude naturgetreu nachbilden wollte, war es erforderlich, einen Teil der Außenwände mit Dachschiefer zu verkleiden. Das Modell dieses Hochbaus wurde in dieser Fachzeitschrift im Jahrgang 1970, Seite 193 vorgestellt.

Von Anfang an stand für mich fest, daß sich zur Herstellung der Schindeln und des Schiefers am besten die in Bastler- oder Holzläden erhältliche Furniertapete eignet. Diese etwa 0,3 mm starke Tapete besitzt eine Oberflächenstruktur, die eine verblüffende Natürlich-

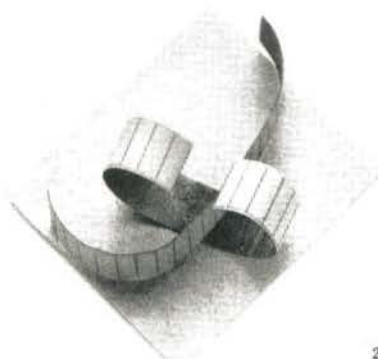
keit des Schiefers oder der Schindeln ergibt, auch wenn die Teile zur Farbgebung mit Deckfarbe oder mit verdünnter Plakatfarbe behandelt werden.

Das Material läßt sich leicht schneiden und kleben, da das Furnierholz mit einer festen Papierunterlage verleimt ist. Eine Gefahr des Brechens des Furniers besteht bei sorgfältiger Arbeit nicht.

Ich glaube, auf eine ausführliche textliche Beschreibung verzichten zu können, da die Fotos genügend Aussagekraft haben und eine Anleitung geben.



1



2

Bild 1 Die maßstäbliche Größe der einzelnen Schiefer wird auf der Rückseite der Furniertapete aufgezeichnet

Bild 2 Abschneiden der Furnierstreifen mit der Schere

## Etwas Neues für den Modellbahnbau

Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER

### Flexible Plastiklichtleiter aus dem Chemiefaser-Kombinat Schwarzta

Auf der Leserbriefseite „Der Kontakt“ in unserem Heft 6/73 schrieben wir im Zusammenhang mit einem Brief, in welchem von Plastiklichtleitern aus dem CFK Schwarzta die Rede war, daß wir dieses Material noch nicht kennen würden. In wirklich anerkannter Weise sandte uns jetzt dieser Betrieb Muster seiner Lichtleitkabel, so daß wir die Neuheit selbst einmal testen konnten. Vorweggenommen sei gesagt, daß sich dieses neue Material ganz vorzüglich für unsere Zwecke im Modellbahnbau eignet.

Die Lichtleitfäden besitzen die Eigenschaft, Licht von Punkt zu Punkt auch über mehrfache Biegungen, Umlenkungen usw. ohne jedes andere Hilfsmittel zu übertragen. Von einer zentralen Beleuchtungsquelle aus kann man beliebig viele dieser Fäden ausgehen lassen,

um entsprechend viele Lichtpunkte an ganz verschiedenen Stellen zu bekommen. Dadurch kann man Glühlampen und Fassungen einsparen, auch die Störanfälligkeit wird herabgesetzt.

Da Verluste bei der Lichtübertragung erst über einer Kabellänge von mehr als 12 m auftreten, kann man sagen, daß in unserem Anwendungsbereich praktisch keine Lichtverluste zu verzeichnen sind. Die Plastiklichtleiter lassen sich wie elektrische Leiter ohne Schwierigkeiten in Biegungen verlegen. Dabei muß man aber darauf achten, daß der Biegeradius mindestens drei- bis fünfmal größer ist, als der jeweilige Kabeldurchmesser.

Zunächst ist die Produktion folgender Plastiklichtleiter vorgesehen:

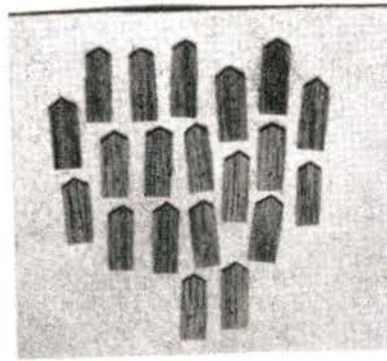
Wirksamer Durchmesser                      Außendurchmesser

1,25 mm	2,1 mm
1,75 mm	2,6 mm
2,25 mm	3,1 mm
2,75 mm	3,7 mm

Die Preise werden auch erschwinglich sein, so kostet der für Modelleisenbahnzwecke wohl am meisten geeignete



3



4



5

Bild 3 Trennen der Streifen zu Einzelteilen, die so als Schindeln verwendbar sind

Bild 4 Die mit der Schere angespitzten Teile zur Nachbildung als Schiefer

Bild 5 Die verlegten Schiefer, deren Aufkleben am besten unter Zuhilfenahme einer Nadel oder spitzen Pinzette erfolgt

Bild 6 Ein Ausschnitt aus der mit etwa 800 einzeln aufgeklebten Schiefeln verkleideten Wand des Modells. Die Beschriftungen für Fahrkarten und Aufsicht sind Druckzeilen, einem Kursbuch entnommen, während das Ortsschild in Originalbeschriftung von einem Foto des Gebäudes stammt.

Fotos: Verfasser



6

Plastlichtleiter mit einem wirksamen Durchmesser von 1,25 mm im Industrieabgabepreis pro Meter 0,74 M, wozu dann noch die Handelsspanne tritt. Der VEB Kombinat Chemiefaserwerk Schwarzra teilt uns gleichzeitig mit, daß beabsichtigt ist, in wenigen Monaten Lichtleitkabel für Bastlerzwecke im Handel anzubieten.

Die Bearbeitung des neuen Materials ist äußerst einfach. Am besten schneidet man die Leiter mit einem scharfen Schneidwerkzeug oder auch mit einer Rasierklinge. Abschneiden und Abquetschen mit Schere oder Zange ist nicht ratsam. Die Enden werden alsdann an den Schnittstellen mit zwei bis vier Tropfen Epoxidharz versehen, welches 24 Stunden aushärten muß, um eine sichere Befestigung zu erhalten. Kleber wie Duosan und andere mit organischen Lösungsmitteln dürfen nicht verwendet werden. Ist das Harz an den Schnittstellen gehärtet, so schneidet man diese nochmals gerade ab. Die Oberflächengüte reicht meist bereits aus, man kann sie aber noch leicht durch Polieren verbessern. Wir haben diese Plastlichtleiter praktisch erprobt und gute Ergebnisse damit erzielt. So haben wir in einer HO-Lokomotive, welche nur Stirnbeleuchtung besaß, mittels Plastlichtleitern auch eine Tenderbeleuchtung hergestellt, indem wir die Lichtleiter so verlegten, daß beide das Licht von der bereits installierten Glühlampe aufnehmen und zur Tenderrückwand führen. In die dort vorhandenen imitierten Loklaternen wurde je eine dem Außendurchmesser des Lichtleiters entsprechende

DER MODELLEISENBAHNER 10/1973

Bohrung eingebracht und in diese das Ende des Kabels eingeführt. So tritt nun auch am Tender ein vorbildgerechtes Licht aus beiden Laternen aus. An einem anderen Modell, welches an der Stirnseite handelsüblich lediglich zwei Loklaternen hatte, bohrten wir durch die Rauchkammertüre ein kleines Loch, vor welches eine Loklaterne aus Plaste geklebt wurde. Auch bei dieser wurde vorsichtig eine entsprechende Bohrung angebracht und schließlich ein Plastlichtleiter hineingeführt. Das Modell verfügt dadurch über eine A-Beleuchtung. Für Lichtsignale eignet sich gerade die dünnste Abmessung des Plastlichtleiters besonders gut. Mit Hilfe dieses Werkstoffes wird es endlich problemlos möglich sein, eine vorbildgerechte Lichtsignallampenausführung zu erhalten. Es gibt bestimmt noch viele weitere Einsatzmöglichkeiten für die Plastlichtleiter. Der Herstellerbetrieb war so freundlich, uns mitzuteilen, daß er gerne Material für Versuchszwecke an Arbeitsgemeinschaften des DMV zur Verfügung stellen würde. AG, die daran Interesse haben, bitten wir daher, das uns auf einer **Postkarte** mitzuteilen. Hierbei ist jeglicher andere Schriftwechsel zu vermeiden, um die Arbeit zu vereinfachen. Wir setzen uns dann mit dem CFK in Verbindung, um das Probematerial zu erhalten und an die AG zu versenden. Anfragen von Einzelpersonen werden nicht berücksichtigt. Dem VEB Kombinat Chemiefaserwerk Schwarzra danken wir nochmals für sein Entgegenkommen.

289

## Ein beachtliches Lebenswerk



Bilder 1, 2, 3 und 4 Ausschnitte aus der großen 0-Anlage des Herrn Wendler  
Bild 5 Abgebaut und in einem Schuppen abgestellt, das ist das Schicksal dieser schönen Anlage. In  
Bildmitte schaut der Erbauer wieder einmal nach dem Rechten.

Fotos: (4) W. Wendler, (1) Henschel



In Westberlin lebt ein sechzigjähriger Mann namens Willi Wendler. Fast die Hälfte seines ganzen Lebens widmete er viel Kraft und Zeit — 28 Jahre lang — dem Aufbau einer großen Modelleisenbahn-Anlage in der Nenngröße 0. Das Prachtstück, der Autor dieser Zeilen kennt es aus eigener Sicht, hat die wohl ungewöhnlichen Ausmaße von 30 m x 6 m. Da es eine Ausstellungs- und Lehranlage zugleich darstellt, konzipierte Herr W. sie von vornherein als transportable Anlage, die in 64 (!) Teilstücke zerlegbar ist. Fünf Tage benötigt Herr W. für den Aufbau der Gleisanlagen, die aus 2200 m Schienenprofil selbst hergestellt wurden, sowie für die gesamte Installation. 16000 m Kabel wurden von ihm allein verarbeitet, wie überhaupt alles, was steht und fährt, von Herrn W. im Eigenbau geschaffen wurde. Das Signalsystem arbeitet vollautomatisch nach den Vorschriften der DR bzw. DB. Ein großes Bahnbetriebswerk ist für die 40 Triebfahrzeuge vorhanden. Blickfang in diesem Bw ist eine automatisch funktionierende Großbekohlungsanlage nach dem Vorbild in Kassel Hbf. Ebenso arbeiten automatisch ein Hafen- und ein Beladekran. 30 verschiedene Brücken in Stahl-, Holz- und Betonbauweise gehören zu den vielfältigen Kunstbauten. Einige davon wurden auch nach bestimmten Vorbildern nachgebaut, wie eine Straßenbrücke in Köln und eine Eisenbahnbrücke in St. Gallen.

Viel Wert legte Herr W. auf eine naturgetreue Nachbildung bekannter Berliner Bauwerke. Daß Schrankenanlagen mit Läutewerk und sogar beweglichen Schrankenwärtern vorhanden sind, versteht sich beinahe schon von selbst!

Zur Landschaftsgestaltung tragen 5000 selbstgefertigte Bäume bei, das Milieu beleben selbstgeschnittene Figuren. Für den Einsatz von Oldtimer-Zügen wurde ein Abschnitt der Mahlbergbahn in Bad Ems nachgebildet. Auch die ersten Berliner Dampfstadtbahnen verkehren neben dem ersten elektrischen S-Bahnzug, wobei natürlich auch modernere S-Bahn-Fahrzeuge zu sehen sind.

Führt Herr W. „Nachtbetrieb“ vor, dann sind alle Züge, Bahnhöfe, Häuser und Straßen vorbildgerecht beleuchtet, wozu 800 Eigenbaulampen beitragen. Der Fahrzeugpark — wie erwähnt, alles Selbstbau — stellt einen geschichtlichen Ablauf von der ersten bis zur letzten Dampflokomotive und vom ersten bis zum letzten Trieb-



wagen dar, wobei selbstverständlich nur die markantesten Typen ausgewählt werden konnten. Der Wagenpark paßt zu den diversen Triebfahrzeugen und setzt sich aus insgesamt 150 Wagen zusammen. Neben alten preußischen Abteilwagen verkehren moderne TEE-Züge.

Die Funktion der Wendler'schen Großanlage ist derart vielgestaltig, daß sie bei jedem Besucher helle Begeisterung und bei jedem Fachmann anerkennendes Erstaunen über das Werk eines einzelnen Menschen bei seiner Hobby-Beschäftigung hervorruft. Nun werden Sie, lieber Leser, fragen, wo man denn diese beachtliche Anlage besichtigen könnte. Und da erfolgt leider die erstaunliche Antwort: Nirgendwo mehr, sie ist zum Verstauben verurteilt! Es ist verständlich, daß man für eine so große Anlage auch den erforderlichen Platz benötigt. Das ist gewiß nicht immer leicht, einen geeigneten Raum dafür zu finden, auch bei uns nicht. Trotzdem, in der DDR wurde vor schon vielen Jahren für eine ähnliche O-Anlage des Lehrers Rust in Potsdam. Neuer Garten, eine Lösung mit Unterstützung staatlicher Organe gefunden.

Herr W. begann in der Arbeitslosenzeit mit dem Bau, fand dann auch ein Domizil für sein Hobby in den fünfziger Jahren und landete schließlich im Zoo-Restaurant, wo er fünf Jahre lang den Besuchern sein Werk vorführen konnte. Als aber der amerikanische Hotelmillionär Hilton auf diesem Gelände sein Hotel erbauen ließ, mußte W. weichen. Die Anlage verschwand im Abstellraum, den sie seither nur jeweils zu Weihnachten, wenn ein Weihnachtsmarkt seine Pforten öffnet, für einige Wochen verlassen darf.

Uns liegen mehrere Ausschnitte aus Westberliner Zeitungen vor, in denen Artikel über Wendler's Schaffen und über die Tragik dieses Lebenswerkes veröffentlicht sind. Alle möglichen Stellen des Senats und der DB werden da angesprochen, doch geändert hat sich bisher nichts. Als Modelleisenbahner, die wir unser Hobby kennen, achten und pflegen, kann man dazu nur sagen, schade um diese herrliche Lehranlage!

Übrigens nahm Herr Wendler vor Jahren bereits am Internationalen Modellbahnwettbewerb, der von unserer Redaktion einmal ins Leben gerufen wurde, teil und errang mit seinen Lokmodellen auch mehrmals erste Preise. Wir wünschen ihm weiterhin viel Freude an seinem Hobby und hoffen, daß er doch eines Tags wieder einmal sein Werk der Öffentlichkeit vorführen kann.

H. K.

