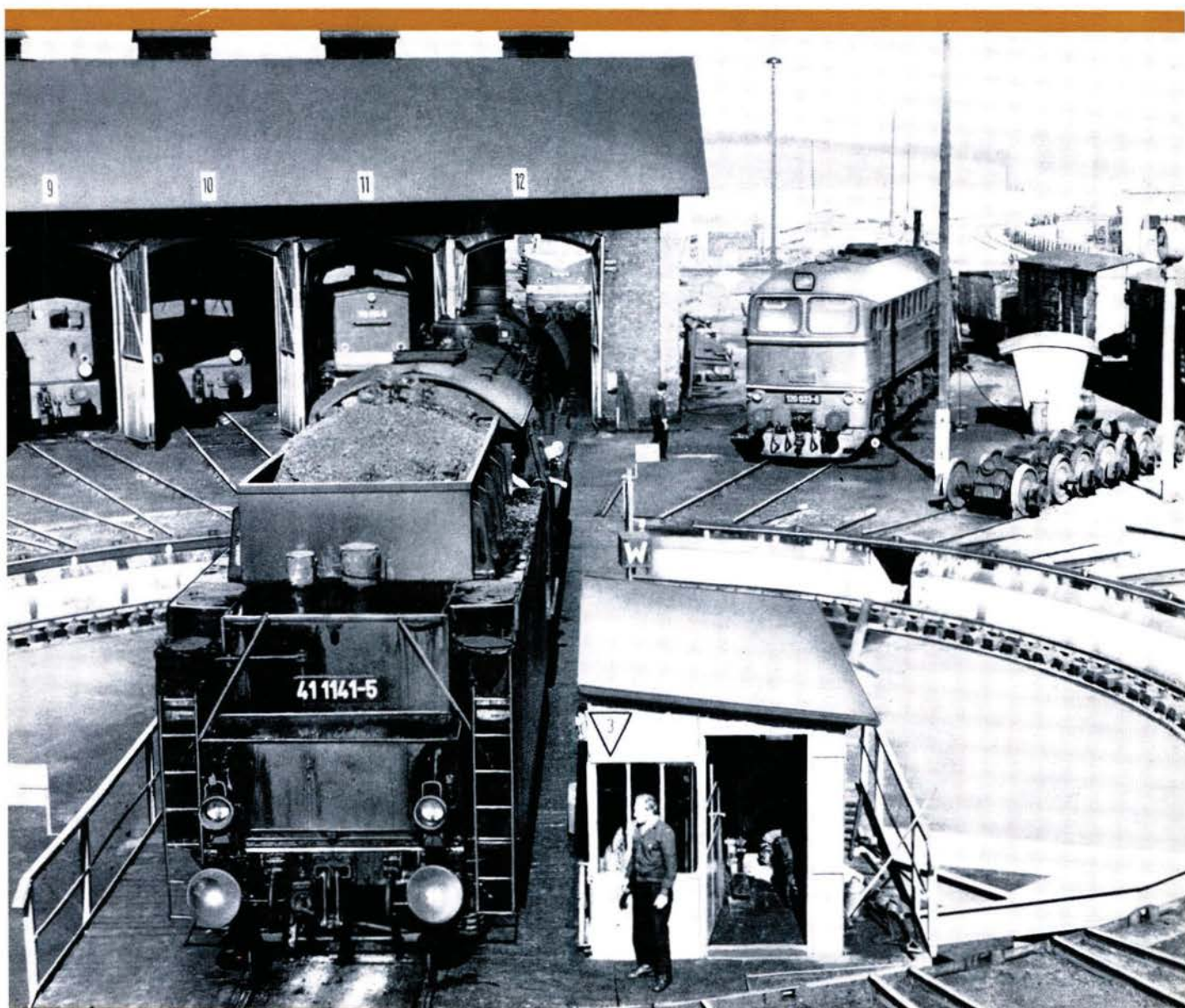


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 19



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN  
Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,- M

DEZEMBER

12/70

32 542

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBahnBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

12 DEZEMBER 1970 · BERLIN · 19. JAHRGANG



Organ des Deutschen  
Modelleisenbahn-Verbandes

## 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, Leipzig – Prof. Dr. sc. techn. 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 Kohberger, Berlin – Karl-Heinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwaide b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



**Herausgeber:** Deutscher Modelleisenbahn-Verband; **Generalsekretariat:** 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41 **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; **Verantwortlicher Redakteur:** Ing. Klaus Gerlach; **Redaktionssekretärin:** Sylvia Lasrich; **Redaktionsanschrift:** 100 Berlin, Französische Straße 13/14; **Fernsprecher:** 22 03 61; **grafische Gestaltung:** Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; **Verlagsleiter:** Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; **Chefredakteur** des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Vierteljährlich 3,- M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. **Gültige Preisliste Nr. 6.** **Druck:** (204) 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 Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. **Bulgarien:** Raznoiznos, 1. rue Assen, Sofia. **China:** Guizi Shudian, P.O.B. 83, Peking. **ČSSR:** Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. **Polen:** Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. **Rumänien:** Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. **Ungarn:** Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. **VR Korea:** Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. **Albanien:** Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. **Übriges Ausland:** Örtlicher Buchhandel. **Bezugsmöglichkeiten** nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

Seite

H. Mehl	
Die „nördlichste“ AG auf dem richtigen Gleis .....	352
R. Löser	
Gemeinsame Veranstaltung der Arbeitsgemeinschaften des BV Greifswald .....	352
R. Eckelt	
Ein Lebenswunsch ging in Erfüllung .....	353
R. Steinicke	
Von Suhl nach Schleusinger-Neundorf .....	354
J. Schnitzer	
Verschönerungskur für die Modelllok der BR 50 .....	359
K. Uhlemann	
Wagen der ehemaligen Schmalspurbahn Gera Pforten – Wuitz/Mumsdorf .....	361
Mitteilungen des DMV .....	365
H. Kohlberger	
Ein kurzer Rückblick auf die Leipziger Herbstmesse 1970 .....	366
Wissen Sie schon? .....	370
Stirnwandkippanlage für Güterwagen .....	370
Buchbesprechung .....	370
Modelleisenbahner-Nachwuchs .....	371
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	372
G. Köhler	
Neuentwickelte Diesellokomotive T 478.3 der ČSD .....	373
W. Schwarz	
Noch zur Thematik von Gemeinschaftsanlagen .....	375
R. Knöbel	
75 Jahre Dresdner Standseilbahn .....	375
Bücher für den Fachmann – Bücher für den Amateur .....	376
Neuer BDs-Wagen der Deutschen Reichsbahn .....	378

## Titelbild

Blick auf die Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes Neustrelitz

## Rücktitelbild

Dieselelektrische Lokomotiven der Belgischen Staatsbahn

## In Vorbereitung

Schottergerät für Gleise der Nenngröße TT  
Ostritzer Modellbahnfreunde begingen  
10. Geburtstag  
Ein Besuch im Raw Stendal



## Zur Steigerung der Effektivität der modernen Traktion

Die Verwirklichung der Traktionsumstellung als volkswirtschaftlich strukturbestimmende Aufgabe setzt neben der Kooperation aller beteiligten Hauptdienstzweige der Deutschen Reichsbahn vor allem die Schaffung eines wissenschaftlich-technischen Vorlaufes und die Anwendung neuer Formen und Methoden der marxistisch-leninistischen Organisationswissenschaften voraus.

Mit ihrer Hilfe wurde es möglich, den Einsatz der Grund- und Umlaufmittel rationeller zu gestalten und durch bessere Information, Organisation und Leitung maximale Ergebnisse zu erzielen.

Dabei spielen die zur Erhöhung der Effektivität laufenden Forschungs- und Entwicklungsarbeiten eine wichtige Rolle.

### 1. Die Optimierung der Standorte

Ausgehend vom Triebfahrzeug-Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn und den Ergebnissen der Triebfahrzeug-Umlafoptimierung in Verbindung mit dem Teilinformationssystem im Hauptdienstzweig Maschinenwirtschaft wurden unter Anwendung mathematischer Methoden die für den Triebfahrzeug-Einsatz erforderlichen optimalen Standorte berechnet.

Dabei wurde die Lage und Struktur der Einsatzorte nach gesamtökonomischen Gesichtspunkten festgelegt. Die Verminderung der zur Zeit vorhandenen Bahnbetriebswerke und Einsatzstellen auf die unbedingt zur Betriebsabwicklung und Unterhaltung notwendige Zahl hat einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen zur Folge.

Die konzentrierte Beheimatung von Triebfahrzeugen in wenigen Bahnbetriebswerken und die Konzentrierung der Unterhaltung der Triebfahrzeuge ergibt eine bessere Ausnutzung der Gebäude, maschinellen Anlagen und Geräte, bessere Tauschteil- und Lagerhaltung sowie Einsparung von Arbeitskräften.

Damit wird eine Konzentration der Produktionskapazitäten zur besseren Ausnutzung der Grundfonds, das heißt, ein erhöhter Nutzeffekt der neuen Traktionsarten wirksam. Die optimale Ausnutzung der Grundfonds ist gleichzeitig auf die Triebfahrzeuge und Anlagen gerichtet.

Die Standortoptimierung wurde auf der Grundlage des

bis 1980 zu erwartenden technischen, betrieblichen und verkehrlichen Entwicklungsstandes bei der Deutschen Reichsbahn vorgenommen.

Die Lage eines Bahnbetriebswerks im Streckennetz richtet sich nach den Erfordernissen des Zugförderungsdienstes, wobei im wesentlichen zwischen den Belangen des Triebfahrzeug-Einsatzes als Folge betrieblicher Forderungen und denen der Triebfahrzeug-Instandhaltung zu unterscheiden ist. Zwecks besserer Auslastung der Anlagen und des Personals ist auch eine Kombination zwischen E- und V-Triebfahrzeugeinsatz in einem Bahnbetriebswerk möglich. Ferner wird die Lage eines Bahnbetriebswerkes, außer durch die örtlichen Verhältnisse, vorwiegend durch die betrieblichen Verhältnisse bestimmt.

Daher ist die Lage eines Bahnbetriebswerkes an einem Knoten im Streckennetz und am Abzweig von Nebenbahnen besonders geeignet.

### 2. Energieverbrauch der Traktion

Das Verkehrswesen ist zur Zeit der zweitgrößte Energieverbraucher in der Republik. Der Hauptanteil entfällt auf die Deutsche Reichsbahn, deren Energiebedarf für die Zugförderung etwa 90 Prozent des Gesamtbedarfs der Deutschen Reichsbahn beträgt. Die sich daraus ergebenden Energiekosten betragen mehr als ein Drittel der Betriebskosten.

Dieser hohe Energie- und Kostenaufwand ist eine Funktion des derzeitigen Energieträgereinsatzes bei der Zugförderung und ist insbesondere durch den noch relativ hohen Steinkohlenanteil bedingt. Die Ablösung der kohlegefeuerten Dampflokomotiven durch die modernen Traktionsmittel war und ist daher auch eine volkswirtschaftlich notwendige Rationalisierungsmaßnahme zur Steigerung der Effektivität des Energieträgereinsatzes.

Das Programm der Traktionsumstellung sieht in seinen Varianten eine Senkung des spezifischen Energieverbrauchs der Traktion bis Ende 1975 um 60 bis 70 Prozent des derzeitigen spezifischen Verbrauchs vor. Durch den Einsatz der Diesel- und Ellok wird nach Abschluß des Traktionswechsels, bei einer 10prozentigen Steigerung der Transportleistung, eine jährliche Einsparung von mindestens drei Millionen t Steinkohleimporten erwartet.

---

### Titelvignette

Vierachsige dieselelektrische Mehrwecklokomotive der Reihe 107 (vormals Baureihe V 75) nach dem Vorbild der Baureihe T 435.0 der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD). Die Konstruktion der T 435.0 war so gut gelungen, daß diese Baureihe heute auch im Ausland sehr gefragt ist. Die Sowjetischen Eisenbahnen bestellten eine Serie dieser Lokomotiven, und die Deutsche Reichsbahn stellte diese ebenfalls in Dienst. Selbstverständlich wurden Sonderwünsche der Besteller, wie zusätzliche Heizeinrichtung oder eine höhere Geschwindigkeit, von den CKD-Werken berücksichtigt. Die Lokomotive ist für alle Spurweiten von 1435 mm bis 1676 mm herstellbar. Von unseren Modellbahnherstellern wird die Lok in der Nenngröße TT (Zeuke & Wegwerth KG) produziert.

Zeichnung: Horst Schloef, Berlin



Der Nutzeffekt der Traktionsumstellung ist im hohen Maße abhängig von den Betriebsparametern, die den Energieverbrauch maßgeblich beeinflussen. Durch ein komplexes System der Planung des Energiebedarfs, der Überwachung und Analyse des Energieverbrauchs sowie der Betriebsparameter, der Schnellinformation über Planabweichungen und nicht zuletzt durch die ökonomische Stimulierung der Energieeinsparung wird eine energetisch rationelle Betriebsführung und somit die Erfüllung der energiewirtschaftlichen Kennziffern leistungsmäßig gesichert.

In Auswertung wissenschaftlicher Studien, besonders aus der Sowjetunion, wurde bei der Deutschen Reichsbahn eine neue Methodik zur Berechnung technisch-wissenschaftlich begründeter Plankennziffern und Normen des spezifischen Energieverbrauchs der Traktion ausgearbeitet. Diese Methodik gestattet eine exakte parameterbezogene Planung des Energieverbrauchs. Ihr besonderer Vorteil liegt darin, daß die Auswirkungen der Veränderung der Geschwindigkeit, der Zuglast, der Triebfahrzeug-Einsatztechnologie, der Fahrzeugkonstruktion und anderer Parameter auf den Energieverbrauch direkt meßbar sind und somit die Parametergrößen bei der Planung und operativen Überwachung des Energieverbrauchs für eine rationelle Energieanwendung optimiert werden können. Die Methodik wurde erprobt, hat sich bewährt und wird künftig bei der Ausarbeitung der Energiepläne angewandt.

In Auswertung der Erfahrungen des letzten Winters wurde die Überwachung des Energieverbrauchs und Analyse der Einflüsse auf den Energieverbrauch noch effektiver organisiert. Die schnelle und komplexe Information der staatlichen Leiter wird durch Anwendung eines neuartigen Spinnendiagramms gewährleistet. Diese Informationsmethode gibt dem Leiter in einem einzigen Schaubild einen Überblick über die aufgetretenen Störfaktoren sowie deren Ursachen und konzentriert seine Entscheidungen auf bestimmte Schwerpunkte der Betriebsführung zur Einhaltung des geplanten Energieverbrauchs.

Neben der Verbesserung der Planungs- und Leitungsmethoden auf energiewirtschaftlichem Gebiet ist vor allem die Initiative der Eisenbahner zur Energieeinsparung im Rahmen des komplexen sozialistischen Wettbewerbs zu mobilisieren. Durch Erhöhung des materiellen Anreizes der Lokpersonale zur Energieeinsparung wurden im letzten Winter gute Erfolge erzielt und der spezifische Energieverbrauch bei der Zugförderung trotz der extremen Witterungsverhältnisse sukzessive gesenkt. Durch eine vorgesehene Neuregelung der ökonomischen Stimuli für die Unterschreitung der Norm des spezifischen Energieverbrauchs bei allen Traktionsarten soll der Wettbewerb zur Energieeinsparung noch forciert werden.

Die Steigerung der Effektivität des Energieeinsatzes erfordert jedoch nicht nur von den Eisenbahnern gewaltige Anstrengungen, sondern auch in Zukunft eine effektive Unterstützung durch die Schienenfahrzeugindustrie in Form einer termin- und qualitätsgerechten Lieferung der Neubau-Triebfahrzeuge sowie durch die Grundstoffindustrie bzw. chemische Industrie in Form einer mengen-, zeit- und gütegerechten Deckung des Energieträgerbedarfs. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Ablösung der restlichen steinkohle-gefeuerten Dampflok mit ihrem niedrigen gesamtenergetischen Wirkungsgrad noch durch einen verstärkten Einsatz der ölgefeuerten Dampflok beschleunigt werden kann.

### 3. Die Instandhaltung der Triebfahrzeuge

Der ökonomische Nutzen moderner Triebfahrzeuge wird nicht nur vom Grad der spezifischen Leistungs-

erfüllung im Betriebseinsatz bestimmt, sondern auch in starkem Maße vom Instandhaltungsanteil, das heißt vom Verhältnis betriebsfähiger Park zum Gesamtbetriebspark.

Von der Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn wurden im Vorlauf zur Einführung von Dieseltriebfahrzeugen und elektrischen Triebfahrzeugen Mustertechnologien mit einheitlichen Arbeitsabläufen und Vorrichtungen für die Instandhaltung der Triebfahrzeuge entwickelt.

Ein entscheidendes Kriterium für die Wirtschaftlichkeit der Planunterhaltungen sind die Standzeiten der Triebfahrzeuge. Im gegenwärtigen Zeitpunkt werden diese Standzeiten noch in erheblichem Maße von einer Vielzahl von Überplanarbeiten negativ beeinflusst.

Es kann aber durch eine sinnvolle Verknüpfung der vorgeschriebenen Planarbeiten bereits eine bessere Effektivität erzielt werden, das heißt, die einzelnen Fristarbeiten sind im technologischen Ablauf so einzuordnen, daß unter Beachtung bestimmter Abhängigkeiten sowie möglicher Parallelitäten ein technologisch optimaler Fluß entsteht. Es ergibt sich damit ein echter Muster-Arbeitsablauf, der als Instrument der Leitungstätigkeit der jeweiligen Aufsichtskraft die operativen Entscheidungen erleichtert.

Für die Aufstellung dieser Mustertechnologien bietet sich die Methode der Netzplantechnik an.

Ausgehend von den Erfahrungen in der Ellok-Unterhaltung wurde kürzlich durch die Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft auch die Systematik der V-Tfz-Unterhaltung verändert. An dieser Arbeit wurden die besten Fachleute aller acht Rbd-Bereiche beteiligt, so daß hierbei die unmittelbare Verknüpfung von wissenschaftlicher Theorie und praktischer Erfahrung gewährleistet war. Gegenwärtig wird die Einführung der Arbeitsergebnisse in die Praxis vorbereitet. Das neue System der V-Tfz-Unterhaltung umfaßt folgende Schwerpunkte:

– Die bisherigen Planunterhaltungen werden in drei Komplexe getrennt.

**Komplex I** umfaßt alle Arbeiten, die in Form einer Arbeitsaufnahme am Triebfahrzeug ausgeführt werden.

**Komplex II** umfaßt alle Arbeiten, die im Rahmen der Planunterhaltungen am Triebfahrzeug ausgeführt werden. Hierbei werden gleichzeitig die bei der Durchführung des Komplexes I festgelegten Überplanarbeiten ausgeführt.

**Komplex III** umfaßt alle Arbeiten, die in Form einer Endkontrolle am Tfz ausgeführt werden.

Die Komplexe I und III haben stets das gleiche Arbeitsvolumen. Durch dieses System ist es möglich, eine Vielzahl der bisher üblichen Fristarbeiten wegzulassen und sie durch zielgerichtete, zeitsparende Funktionsprüfungen zu ersetzen. Ferner ist durch den Komplex III eine Qualitätskontrolle gewährleistet.

– Unter Berücksichtigung der vorgenannten Festlegungen wurden die „Einheitlichen Arbeitsabläufe und Fristenpläne für V-Triebfahrzeuge“ neu erarbeitet.

Auf dieser Grundlage wurden weiterhin Netzpläne für jede Triebfahrzeug-Baureihe aufgestellt, die als Mustertechnologie für die Ausführung der Planunterhaltung gelten und mit deren Hilfe die Standzeiten der Triebfahrzeuge beachtlich gesenkt werden können.

– Der bisher übliche Rhythmus von 250 Motorlaufstunden im Unterhaltungszyklus konnte in 350 Stunden geändert werden.

*Fortsetzung auf Seite 362*



# EHREN- TAFEL DES DMV

*Mit hohen Auszeichnungen  
wurden Modellbahnfreunde  
anlässlich der  
Bezirksdelegierten-  
konferenzen 1970  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR geehrt.*

## **Verdienstmedaille der Deutschen Demokratischen Republik**

Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Vizepräsident des DMV

## **Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn, Stufe 1**

Lothar Schultz, BV Greifswald

## **Ehrentitel „Aktivist der Sozialistischen Arbeit“**

Wolfgang Kunert, BV Berlin  
Joachim Kubig, BV Berlin

## **Ehrennadel des DMV in Silber**

Werner Eggert, BV Berlin  
Gerhard Erdmann, BV Cottbus  
Erich Starus, BV Cottbus  
Georg Kerber, BV Cottbus  
Otto Schellenberg, BV Dresden  
Helmut Börner, BV Dresden  
Manfred Rothe, BV Dresden  
Horst Müller, BV Dresden  
Olaf Herfen, BV Dresden  
Hansotto Voigt, BV Dresden  
Rudolf Lämmerzahl, BV Erfurt  
Karl-Heinz Becker, BV Erfurt  
Walter Ebert, BV Greifswald  
Rolf Lenz, BV Halle  
Falk Barth, BV Halle  
Günter Blöbbaum, BV Halle  
Fritz Seeger, BV Magdeburg  
Bernhard Westphal, BV Schwerin

## **Ehrennadel des DMV in Bronze**

Klaus Kieper, BV Berlin  
Arthur Antrack, BV Berlin  
Reinhard Demps, BV Berlin  
Siegfried Miedecke, BV Berlin  
Günther Schönherr, BV Berlin  
Otto Hildebrandt, BV Berlin  
Heinz Kirsch, BV Berlin

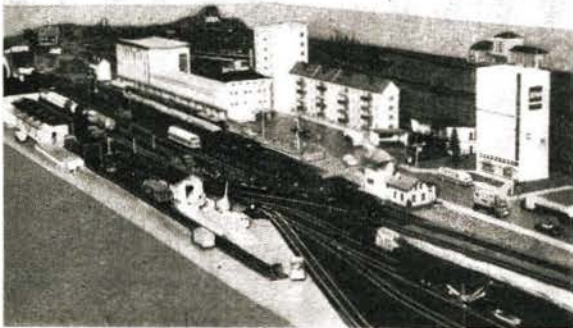
Klaus-Dieter Schenk, BV Cottbus  
Siegfried Reißner, BV Cottbus  
Peter Schmitz, BV Cottbus  
Gerhard Herbrich, BV Cottbus  
Wolfgang Großer, BV Cottbus  
Dr. Heinz Schönberg, BV Dresden  
Rolf Fährmann, BV Dresden  
Klaus Fickler, BV Dresden  
Manfred Rothe, BV Dresden  
Rolf Kluge, BV Dresden  
Gert Thiele, BV Dresden  
Rainer Hempel, BV Dresden  
Werner Friebe, BV Dresden  
Rudi Beerbaum, BV Dresden  
Erwin Eigler, BV Dresden  
Joachim Thies, BV Dresden  
Werner Schwarz, BV Dresden  
Siegfried Schmidt, BV Dresden  
Wolfgang Krug, BV Erfurt  
Wolfgang Gläsel, BV Erfurt  
Hermann Krause, BV Erfurt  
Werner Grünberg, BV Erfurt  
Walter Grüber, BV Erfurt  
Jürgen Arndt, BV Greifswald  
Hans Mehl, BV Greifswald  
Harry Jungnickel, BV Greifswald  
Ralph Böhme, BV Halle  
Kurt Haage, BV Halle  
Paul Friedrich, BV Halle  
Wolfgang Benning, BV Halle  
Arno Karge, BV Halle  
Bernhard Kreutz, BV Halle  
Horst Ganzenberg, BV Halle  
Bernd Rüger, BV Halle  
Siegfried Kretschmann, BV Halle  
Günter Findekle, BV Halle  
Klaus Müller, BV Halle  
Wolfgang Dietze, BV Halle  
Walther Reißling, BV Halle  
Wolfgang Schreiner, BV Halle  
Gert Barche, BV Magdeburg  
Reinhard Kirste, BV Magdeburg  
Georg Rittweger, BV Magdeburg  
Günter Zieger, BV Magdeburg  
Alfred Dumdey, BV Magdeburg  
Günter Herms, BV Schwerin  
Hans Hennings, BV Schwerin  
Hans Ulrich, BV Schwerin (postum)

## **Ehrenurkunde und Präsent**

Kurt Dennecke, BV Halle  
Siegfried Miedecke, BV Berlin  
Hans Weber, BV Berlin



## Die „nördlichste“ AG auf dem richtigen Gleis



Werte Redaktion!

Um Ihnen eine Freude zu bereiten und zu dokumentieren, daß die Dransker Freunde als „nördlichste“ Arbeitsgemeinschaft auf dem richtigen Gleis sind, übersenden wir Ihnen Bilder und Kurzbeschreibung unserer fertiggestellten Gemeinschaftsanlage. Acht Erwachsene und zehn Jugendliche haben in zweijähriger Arbeit diese Anlage (1. Aufbaustufe) fertiggestellt. Sie trägt hauptsächlich Werbecharakter mit zügigem Fahrbetrieb, um besonders Kinder- und Jugendliche für das Modellbahnwesen zu begeistern. Großer Wert wurde auf eine saubere Geländegestaltung mit modernen Hochbauten gelegt. Besonderheiten sind ein Zeiss-Hochbau mit Farb-Dia-Reklame und eine Rohrbogenbrücke in Metallklebtechnik. Der Betrieb ist mit vier Zügen bei gleichzeitiger Rangierfahrt möglich. Ein Bw ist im Bau.

### Technische Daten der Anlage:

6 Einzelplatten auf Bockgestell verschraubt (7,5 m × 2 m);  
zweigleisige Hauptstrecke mit achtgleisigem Durchgangsbahnhof;  
Gesamtgleislänge 80 m (Bahnsteiglänge 1,80 m);  
24 Weichen, zur Zeit 8 Lichtsignale;  
3 Fahrstromkreise, zentrales Stellpult mit zwei F- und zwei Z-Trafos (Gleisbild mit Rückmeldung);  
Platteneinspeisung mit 20poligen Messerleisten (400 Klemmen).

Wir wünschen Ihrem Kollektiv viel Freude bei der Arbeit zum Wohle unseres Verbandes.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Hans Mehl, AG-Leiter, Dranske

Fotos: K. Dietrich, Stralsund

## Gemeinsame Veranstaltung der Arbeitsgemeinschaften des BV Greifswald

Immer wieder gibt es Möglichkeiten, durch gemeinsame Exkursionen die Arbeitsgemeinschaften zu festigen und einen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaften untereinander zu organisieren.

So war es auch diesmal beim Ausflug nach Neubrandenburg. 54 Teilnehmer aus 12 Arbeitsgemeinschaften des Bezirksvorstandes Greifswald trafen sich auf dem Bahnhof Neubrandenburg. Für den Vormittag war die Besichtigung des im Bau befindlichen Container-Umschlagbahnhofes Neubrandenburg sowie des 1969 in Betrieb genommenen neuen Gleisbildstellwerkes vorgesehen.

Der Container-Umschlagbahnhof hat bereits sichtbare Formen angenommen, die Gleise sind verlegt, die Betonfahrbahnen fast fertig und der Container-Spezialkran montiert.

Für uns Modelleisenbahner wurde durch die Erläuterungen des BV-Sekretärs Lothar Schultz klar, welche große Bedeutung einmal das Containersystem, zum anderen dieser Container-Umschlagplatz für den Bezirk Neubrandenburg und die Rbd Greifswald in Verbindung mit den anderen Containerzentren der DDR in den nächsten Jahren haben wird.

Eine anschließende Besichtigung des unmittelbar neben dem Container-Umschlagplatz erbauten modernen Gleisbildstellwerkes war für alle ein interessantes Erlebnis. Unser Dank gilt dem Stellwerkspersonal im Relaisraum und an den Stellpulten, das bereitwillig alle Fragen beantwortete. Das moderne Stellwerk gestattet einen ausgezeichneten Überblick über die ge-

samten Bahnanlagen und ersetzt mehrere alte Stellwerke, die noch vor der Jahrhundertwende gebaut wurden. Durch den Neubau konnte ein weiteres Kapitel der Rückständigkeit des alten Mecklenburg abgeschlossen werden.

Nach dem „fachlichen“ Teil der Exkursion trafen sich alle Teilnehmer im Kulturzentrum der Stadt, um in der Gaststätte „Kosmos“ ein gemeinsames Mittagessen einzunehmen.

Am Tollense-See wartete inzwischen schon ein Motorschiff, das um 14 Uhr bei strahlendem Sonnenschein das bunte Modelleisenbahnervolkchen an Bord nahm und nach fast einstündiger „Seereise“ in Nonnenhof wieder an Land setzte. Hier war Gelegenheit zum Gedankenaustausch bei Kaffee und Kuchen. Das Schiff brachte uns dann zurück nach Neubrandenburg, wo für 18 Uhr das Abendessen im „Kosmos“ vorbereitet war. Die meisten Teilnehmer trafen sich anschließend noch im Arbeitsraum der Arbeitsgemeinschaft 5/2 im Bw Neubrandenburg. Sie konnten hier die Gemeinschaftsanlage sowie ein Modell des Container-Umschlagbahnhofes Neubrandenburg besichtigen. Es wurde lebhaft gefachsimpelt und nicht mit Kritik, aber auch nicht mit Anerkennung gespart. Damit klang ein erlebnisreicher Tag aus.

Für die Vorbereitung und Durchführung der Exkursion möchten wir besonders den Verbandsfreunden Walter Ebert und Lothar Schultz herzlichen Dank sagen.

Rolf Löser, Neubrandenburg



## Ein Lebenswunsch ging in Erfüllung

Nun laufe ich schon das zehnte Mal den Bahnsteig B am Berliner Ostbahnhof entlang; erkundige mich bei der Aufsicht, ob der D 12 aus Putbus auch wirklich pünktlich eintreffen, ob die Lok zur Weiterfahrt nach Leipzig rechtzeitig herankommen würde. Wie ein Reisender, der zum ersten Mal in seinem Leben die Eisenbahn benutzt. Dabei bin ich ein „Eisenbahnarr“, bin schon ein paar Dutzend Male beruflich auf dem Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elloks mitgefahren. Aber heute ist für mich eben ein ganz besonderer Tag...

Endlich ist es soweit. Ich klettere auf die 118-008, weise meine Mitfahrgenehmigung vor, drücke dem Lokführer die Hand und mache es mir in dem bereitgestellten Sessel bequem. Bremsprobe, Ausfahrtsignal frei, Abfahrtauftrag. Ruhig schaltet Hans Dieter, der Lokführer, von Stufe zu Stufe, ruft die Signale zu „Micha“, dem als Beimann mitfahrenden Lokführer Christoff. Dieser, ebenfalls kaum älter als 22 Jahre, hat gleich dem Lokführer die Schule für Triebfahrzeugführer in Drebkau (wir berichteten darüber in Nr. 9/70) erst vor kurzem absolviert.

Man merkt es, daß die beiden auf jede Unregelmäßigkeit fast wie bei einer Prüfung reagieren: „Was macht man, wenn – wie eben jetzt – das Aufblinken einer Meldelampe auf dem Bedienungspult Wassermangel im Heizkessel – oder Stillstand eines Motors anzeigt?“ Die Lehrer in Drebkau hätten ihre wahre Freude an diesem anwendungsbereiten Wissen. Doch plötzlich wird es ernst. Kurz vor Luckenwalde steht ein Vorsignal auf Warnstellung, zeigt das Stellwerk auf einer schwarzen Tafel „Bremsen fest“. Ich werde nervös. Halt am nächsten Hauptsignal. Der Beimann flitzt raus, findet bald die feste Bremse. Ein kräftiger Füllstoß, ein paar Zehntel mehr Druck in die Leitung, und die glühende Bremse löst sich. Hoffentlich bakt der Bremsklotz nicht wieder fest, denn dann müßte nämlich beim nächsten Halt die defekte Bremse stillgelegt, ein neuer Bremszettel ausgeschrieben und mit verminderter Höchstgeschwindigkeit weitergefahren werden. Doch offenbar geht alles gut.

Nebel kommt auf. Micha klebt mit der Nase fast an der Frontscheibe. Jetzt erst kann man ermessen, welch große Erschwernis Nebel für das Lokpersonal bedeutet. Minute um Minute versucht der Lokführer die entstandene Verspätung wieder aufzuholen: Flott an die Bahnsteigkante heranzufahren, zügig zu bremsen und zentimetergenau an der H-Tafel zum Halten zu kommen, ist Ehrgeiz jedes erfahrenen Lokführers, und die jungen Triebfahrzeugführer versuchen nach besten Kräften gleiches zu vollbringen. Eine Lok führen, heißt in erster Linie bremsen können.

Jedes Halt ankündigende Vorsignal, jedes zu spät gezogene Hauptsignal ruft beim Lokpersonal stummen Ärger hervor; denn ein Wiederbeschleunigen nach starkem Bremsen kostet mindestens 3, ein Wiederanfahren nach Halt mindestens 5 Minuten Fahrzeit, die sich bei den knappen Fahrzeiten auf unseren Magistralen meist kaum wieder herausholen lassen. Und pünktlich wollen sie schon sein, die beiden „Nachwuchskader“.

Es ist sein erster D-Zug, den Hans-Dieter heute selbständig fährt. Gewiß, Personen- und Güterzüge hat er schon etliche im Führersitz hinter sich, aber erstmals einen D-Zug selbst verantwortlich mit 120 km/h über die Strecke steuern, ist halt doch ein anderes Fahrgefühl!

Nahezu 200 Signale zähle ich, die es unterwegs zu beachten gilt. Dann ist Leipzig-Hauptbahnhof erreicht. Während des Frühstücks in der „Mitropa“ unterhalten sich Hans-Dieter und Micha über ihre Lehrzeit im RAW Schöneweide. Nicht mehr viele ihrer ehemaligen Klassenkameraden sind noch im Fahrdienst geblieben. Nach der Armeezeit, nach der Hochzeit sprangen etliche in „stationäre“ Berufe ab; ins Bw, ins RAW, oder ganz weg von der Reichsbahn. Die Unregelmäßigkeit des Dienstes schreckt manchen ab, der nur aus Romantik, aus Modellbahnpassion diesen Beruf ergriffen hatte. Aber diese beiden hat die Reichsbahn offenbar fest gepackt, läßt der Schienenstrang nicht mehr los.

Was ist es, was Hans-Dieter an diesem Beruf fesselt? „Der zeitlich variable Dienst und die häufig wechselnde Verkehrslage, die keine Eintönigkeit aufkommen lassen. Das Erlebnis, bereits in jungen Jahren mit großer Verantwortung betraut zu sein und die ständige Verpflichtung zu selbständigem Handeln. Na, und ein bißchen Romantik ist ja immer noch bei.“

Hans-Dieter und Micha rümpfen ein bißchen die Nase, weil sie wegen veränderter Aufgabenstellung ihres Bw vorübergehend in den Rangierdienst müssen – jetzt, wo sie schon „Kapitäne auf großer Fahrt“ sind. (Doch Wochen später erfahre ich, daß es Hans-Dieter dort auch recht gut gefällt – die Arbeit im großen Kollektiv eines Rangierbahnhofes.)

Während der Rückfahrt mit dem D 273 blicke ich aus dem Schiebefenster zurück auf die voll besetzte Doppelstockgarnitur. Gewiß ein stolzes Gefühl, über 400 Tonnen mit über 1000 Reisenden sicher zum Zielort zu „steuern“!

„Hans-Dieter, Micha, was ist wohl das wichtigste, was Euch die Ausbildung mit auf den Weg gegeben hat?“

Kurzes Nachdenken, dann Übereinstimmung: „Die Mahnung, niemals ein Risiko einzugehen, das Leben oder Gut gefährden könnte. Und sei es beispielsweise nur beim Heranfahen an den Zug: Vorschrift ist, vor der Berührung der Puffer noch einmal anzuhalten. Und trotzdem kommt es immer wieder zu Auffahrtunfällen. Warum? Lohnen sich die wenigen Sekunden, die man dabei verliert?“

Nach 7½ Stunden sind wir wieder im Ostbahnhof. Für mich ging eine aufregende Fahrt zu Ende und ein sehnlicher Wunsch in Erfüllung: Eine Fahrt mit Hans-Dieter als Lokführer. Denn den Beruf, der mir wegen meiner Brille ein Leben lang versagt blieb, ergriff Hans-Dieter Eckelt, mein Sohn. Mir bleibt es lediglich vorbehalten, als Reporter darüber zu schreiben.

Hätte er, Jahrgang „48“, in einem anderen Staate solche Chancen, so früh zu solcher Verantwortung zu kommen?



## Von Suhl nach Schleusinger-Neundorf



### 1. Sonderfahrt

des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes,  
Bezirksvorstand Erfurt

am 19. September 1970

Bild 1 „Billett“ der 1. Sonderfahrt der Arbeitsgemeinschaften des BV Erfurt

Bild 2 Zuglaufschild des Sonderzuges



19. September 1970, etwa 100 Modelleisenbahner, Freunde der großen und kleinen Eisenbahn aus unseren AG des DMV des Rbd-Bezirks Erfurt bestiegen den P 1282 in Erfurt zur Fahrt zur turingischen Bezirksstadt Suhl.

In Suhl wartete auf uns und die inzwischen eingetroffenen Freunde aus Saalfeld und Meiningen der Sonderzug zu einer Exkursionsfahrt von Suhl nach Schleusinger-Neundorf. Es war die erste Fahrt dieser Art, die vom BV Erfurt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes veranstaltet wurde. Die Veranstalter ließen sich von einem Vorschlag des Modellbahnfreundes Walter Grüber leiten, der schon seit Jugend ein Herz für diese steilste Strecke der Deutschen Reichsbahn hatte.

Erwartungsvoll standen wir dann auf dem Suhler Kopfbahnsteig und warteten auf unseren Sonderzug. Ein Aufatmen ging durch die Menge, als sich die sauber geputzte 94 1541 (Dank dem Vorsteher des Bw Meiningen!) an den Sonderzug setzte, der aus 4 Durchgangspersonenwagen der Einheitsbauart der Jahre 1927/29 bestand.

Ein herrliches Sommerwetter sorgte für beste Stimmung. Letzte Absprache mit dem Zugpersonal, unserer verständnisvollen Zugführerin Lieselotte Cordt vom Bhf. Schleusingen und der Lokbesatzung vom Bw Meiningen – übrigens opferte alle samt ihren Ruhetag unserer Sonderfahrt – und die Fahrt begann.

Zum ersten Fotohalt in Suhler-Neundorf merkte man schon, was für eine Begeisterung in den Erfurtern steckte, als sich eine große Fotografenschar auf die Lokomotive stürzte. Ich konnte nur flüchtig im Gesicht unseres „Rbd-Presseschefs“, den wir zur Fahrt eingeladen hatten, großes Erstaunen feststellen; er hatte so etwas wohl noch nicht erlebt. Aber die große Attraktion der Fahrt begann erst. Es ging die Steilrampe hinauf, die mit einer Neigung von 1 : 15,4 (65 ‰) auf 1,35 km Länge das steilste Stück der 1911 eröffneten Strecke darstellt. Dieser Abschnitt wurde neben anderen bis 1927 als Zahnradstrecke betrieben.

Den Fahrtteilnehmern standen übrigens zum besseren Verständnis dieser technischen Besonderheit Erläuterungen von Walter Grüber zur



Verfügung, die in dem von Hans Köhler ausgezeichnet gestalteten Programmheft enthalten waren.

Über den Betrieb mit der Zahnradlok lesen wir im Programmheft:

„Den Betrieb besorgten damals Dampflokomotiven der preußischen Bauart T 26 – spätere DR Bauart 97. Es waren dies Naßdampfmaschinen mit der Achsfolge C 1. Diese Maschinen hatten getrennte Triebwerke für den Reibungs- und den Zahnradbetrieb. Die Zylinder für das Zahnradtriebwerk lagen zwischen den Außenzylindern des Reibungstriebwerkes. Demzufolge waren auch zwei unabhängige Steuerungen vorhanden. Auf der Zahnradstrecke wurde dabei das Reibungstriebwerk nur soweit benutzt, als dies zum Erreichen der vorgeschriebenen Geschwindigkeit – höchstens 15 km/h – notwendig war. Ein Schleudern der Treibachsen mußte aber unter allen Umständen vermieden werden.“

Die Ein- und Ausfahrten der Zahnstange durften nur unter ganz besonderer Vorsicht – etwa in Schrittgeschwindigkeit – erfolgen. Anfang und Ende eines Zahnstangenabschnittes waren federn ausgebildet, dabei nahm die Höhe der Zähne gegen

das Zahnstangenende hin ab. Hierdurch sollte der Einlauf des Triebzahnrades erleichtert werden. Rechtzeitig vor Einfahrt mußte der Lokführer die Zahnradmaschine anstellen und etwa in gleiche Umdrehung wie das Reibungstriebwerk bringen.

Erst wenn der Führer vom ruhigen Gang der Maschine die Überzeugung gewonnen hatte, daß die Zähne richtig im Eingriff waren, durfte er den Zug wieder auf die Regelgeschwindigkeit bringen. Unsere modernen Diesel- und E-Loks sind perfekt bis ins letzte Detail, aber man sollte sich einmal vorstellen, welche ‚Maßarbeit‘ damals die alten Lokmänner am Friedberg zu leisten hatten.“

Für uns lebt die Zahnradbahn nur in der Erinnerung, während uns jetzt unsere 94er im Reibungsbetrieb bergan zieht.

Vor dem Brechpunkt, etwa bei km 3,7, hielt unser Zug. Die Fotografen hatten sich in Marsch gesetzt, um hinter dem Brechpunkt Standort zu beziehen. Der Zug setzte sich wieder in Bewegung, laut waren die harten Auspuffstöße der 94er aus dem tiefen Einschnitt zu vernehmen, noch ehe sie uns zu Gesicht kam. Dann war es soweit, die Kamera-

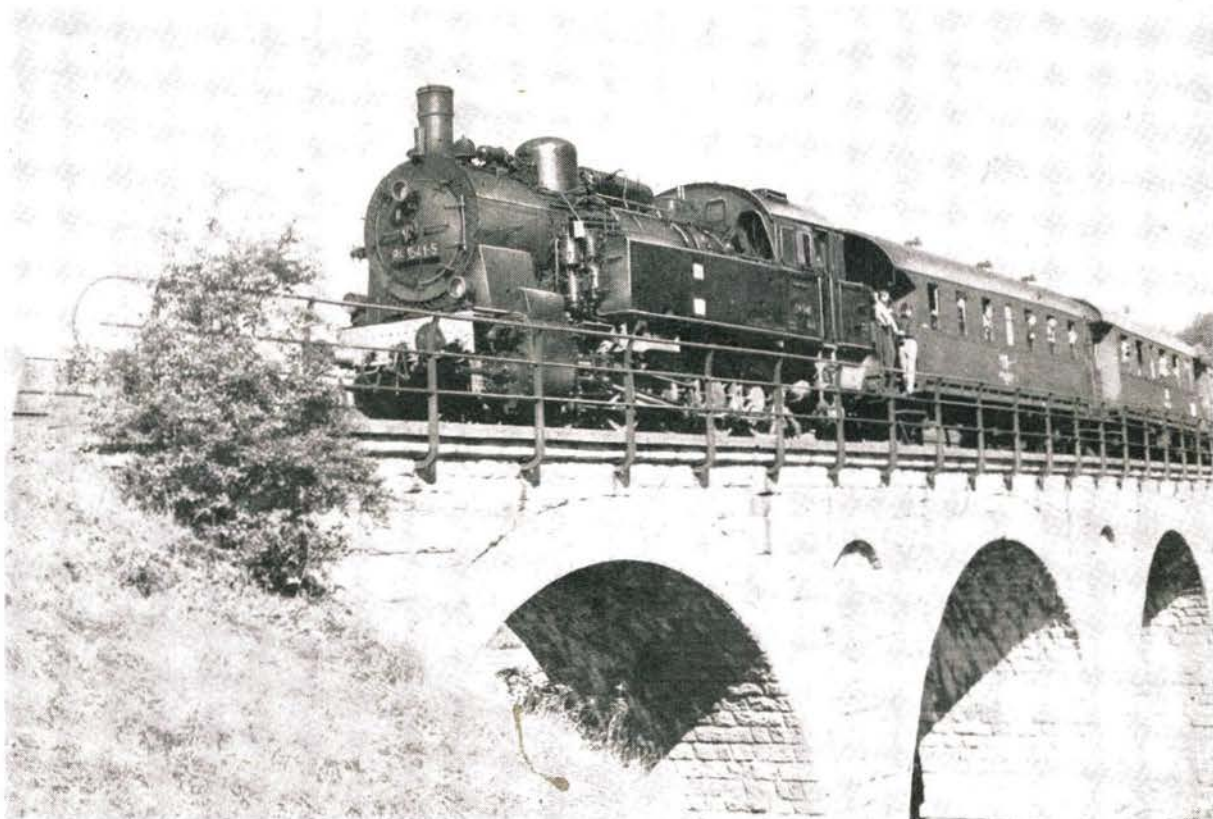
verschlüsse klickten. Es war prächtig, wie Oberlokführer Harry Balsler uns die 94er, bergauf mit angezogener Zusatzbremse, vorführte. Sein Mitstreiter auf der linken Seite, Lokführer Dieter Pohlmann, sorgte für die echte Optik am Schornstein. Die Begeisterung unserer Modellbahnfreunde fand kein Ende.

Weiter ging die Fahrt nach Suhl-Friedberg. Im Wagen erlebten wir vom Tonband noch einmal die Lokgeräusche vom „Aufstieg“ am Friedberg.

Weitere Fotohalte auf dieser landschaftlich so reizvollen Strecke gehörten zum „Arbeitsprogramm“ bis Schleusingen. Ganz groß die Scheinanzfahrt auf dem Hirschbacher Viadukt. „Lok freimachen!“ „Räumt den Viadukt“, waren mehrfach die scherzhaften Rufe der Fotobesessenen an diejenigen, die mit den Geflogenheiten so einer Fahrt noch nicht so vertraut waren.

Da die Strecke im vereinfachten Nebenbahnbetrieb betrieben wird, mußte in Erlau Zugmeldung an den Zugleiter in Schleusingen gemacht werden. Selbstverständlich war das Tonband dabei, und wir hörten die Stimme Lieselotte Cordts: „Wiederhole, P 04618 darf weiterfahren.“

Bild 3 Auf dem Hirschbacher Viadukt





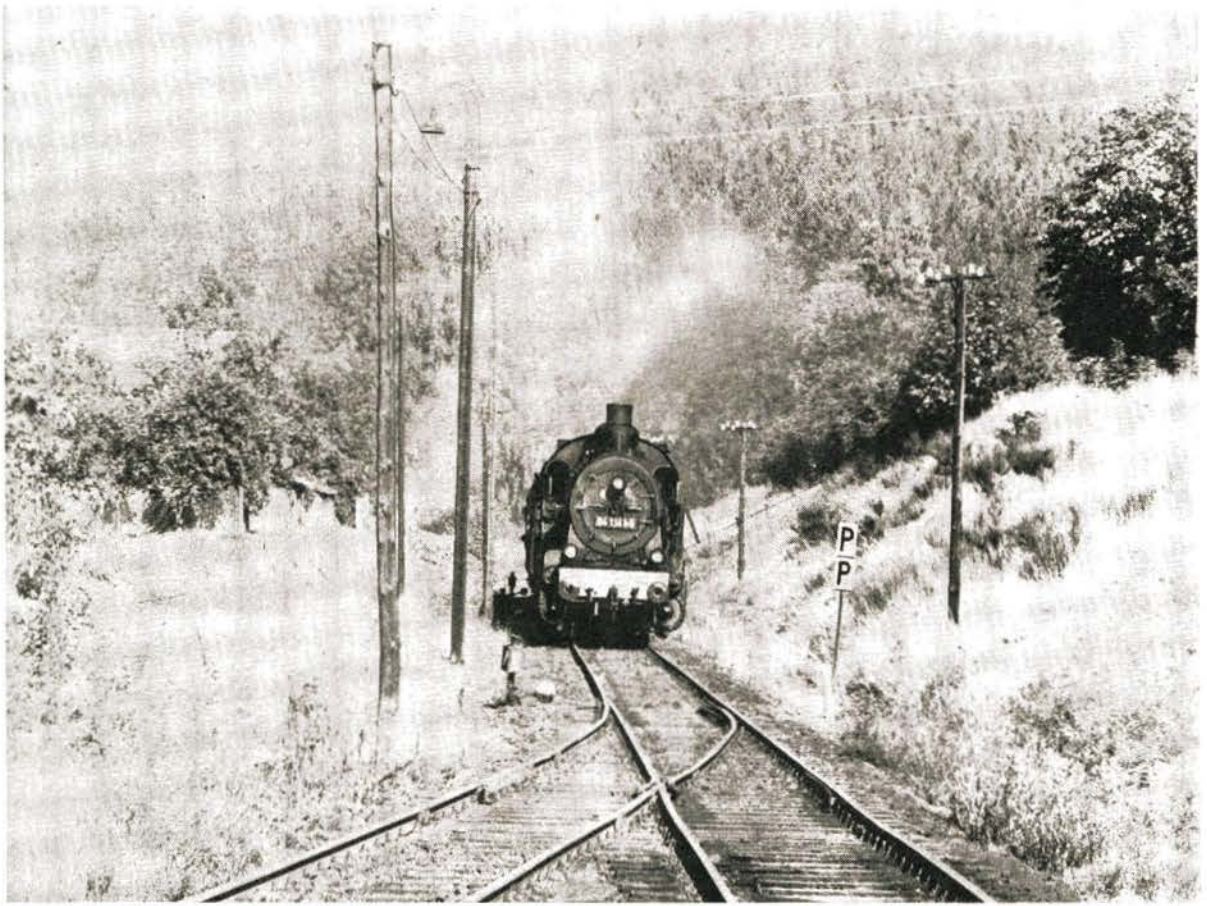


Bild 4 Einfahrt des Sonderzuges in Erlau

Unsere Zugführerin und der Rb. Hauptsekretär Hoppe vom Rba Meiningen, der uns als „Schirmherr“ mitgegeben war, sorgten trotz aller Extras für einen pünktlichen Fahrtverlauf, so daß wir 10.30 Uhr in Schleusingen ankamen. Die Lok wurde umgesetzt, denn jetzt ging es in Gegenrichtung weiter nach Schleusinger-Neudorf. Wir waren mit einer kleinen Gruppe in Richtung Schleusingen-Ost dem Zug vorausgegangen, um die Ausfahrt des P 3013 Richtung Suhl und 3075 Richtung Ilmenau zu fotografieren. Am 3075 eine 94er mit genieten Wasserkästen, heute eine Seltenheit! In Schleusinger-Neudorf, der Endstation unserer Fahrt angekommen, ergaben sich beim Umsetzen der Lok und Wassernehmen neue Motive. Ein wunderschöner Thüringer-Wald-Bahnhof in einer herrlichen Landschaft! Die jüngsten Fahrtteilnehmer durften endlich einmal eine richtige Lokomotive besteigen, und für manches Familienalbum wurde dieses Ereignis festgehalten. Unser Sekretär des BV, Karl-Heinz

Becker, hatte seine Sorgen mit dem Vorhandensein der vier Zuglaufschilder, die er extra für diese Fahrt hatte anfertigen lassen. Es soll bei solchen Fahrten schon allerhand vorgekommen sein ... Mittag 12.00 Uhr hieß es dann wieder einsteigen in Richtung Schleusingen. Die Ruhepause bis 16.00 Uhr wurde ausgiebig genutzt für einen kleinen Stadtbummel sowie zur Besichtigung des Bahnhofes und Lokbahnhofs. Die gesamten Bahnhofsanlagen bargen schöne Motive des typischen Nebenbahnbetriebes. Attraktion war ein Schneepflug aus einem ehemaligen dreiachsigen Tender, gebaut im Jahre 1877. Die notwendig Belastung des Schneepfluges bildete eine riesige Betonglocke. Noch vor dem Fahrplanwechsel 1970/71 wird auf dem Schleusinger Bahnhof ein modernes Zentralstellwerk in Betrieb gehen und für die Eisenbahner des Bahnhofs bessere Arbeitsbedingungen schaffen. So hält auch hier auf der Nebenbahn die neue Technik Einzug. Schleusingen selbst ist als Klein-

stadt am Südfuße des Thüringer Waldes ein lohnendes Ausflugsziel. Wie wir erfuhren, soll das Sonneberger Spielzeugmuseum in Kürze nach Schleusingen verlegt werden. Wir hatten die Rückfahrt nach Suhl etwas vorverlegt. 16.00 Uhr setzte sich der Sonderzug wieder in Bewegung. Schon jetzt konnte als Fazit der Fahrt ein voller Erfolg verbucht werden. Die Fotografen kamen auf ihre Kosten, und die Verbandsarbeit in den AG erhielt neuen Auftrieb. Alles war bisher ohne Zwischenfall verlaufen, fast zu gut, möchte man sagen. In Erlau war wieder Zuglaufmeldung erforderlich, wir waren 15 Minuten vor Plan. Plötzlich große Aufregung. In Schleusingen hatten sich drei Damen und ein Herr gemeldet, die zur geplanten Abfahrtszeit den Sonderzug nicht mehr vorfanden. Ja, ja, der gute Kaffee! Fünf Minuten Ratlosigkeit wurden erlöst durch die Meldung, daß sich die Gattin des Schleusinger Fahrdienstleiters und der Ehemann unserer Zugführerin zu Taxi-Diensten bereiterklärt hat-