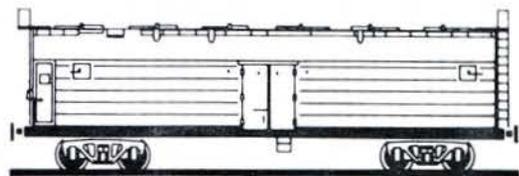


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 22



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

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

NOVEMBER

11/73

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1973 · Berlin · 22. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Helmut Kohlberger	
Unsere Bildnachlese zur Leipziger Herbstmesse 1973, verbunden mit einigen Gedanken zum Modellbahnangebot	321
Herbert Kalkofen / Friedbert Fischer	
Alle guten Dinge sind ... vier!	324
Eine „Sesam-öffne-dich“-Modellbahnanlage	325
Klaus Becker / Manfred Vollmar	
Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaft 4 8 Gräfenroda	327
Joachim Dressler	
Ein Urlaubstag in Bulgarien	329
Joachim Schnitzer	
Verbessertes Aussehen der Windberg-Abteilwagen	330
Paul Recknagel	
Traktionswechsel auf der Steilstrecke Ilmenau – Schleusingen	333
Gleisplan des Monats	336
Gottfried Köhler	
Elektrischer Schnelltriebzug ER-200 der Sowjetischen Eisenbahnen	337
Jörg Schulze	
Elektronischer Sicherheitsbaustein für die Modelleisenbahn	339
Ersatz eines durchgehenden Nulleiters bei Verwendung transistorisierter Geschwindigkeitsregelung	340
Elektrischer Schnelltriebwagen ET 403 der DB	340
Streckenbegehung	341
Wissen Sie schon?	342
Lokfoto des Monats	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Mitteilungen des DMV	345
Wir stellen vor	3. U.-S.

Titelbild

Eine Reminiszenz an die Schmalspurstrecke Wilkau – Haßlau – Kirchberg (Sa.), als die 99 1594-3 dort noch dampfte. Im letzten Kursbuch der DR noch enthalten, ist aber diese Strecke inzwischen auch der Stilllegung zum Opfer gefallen.

Foto: Horst Winkelmann, Zwickau

Titelvignette

Text siehe Heft 10 1973

Rücktitelbild

Das H0-Modell eines Wippkrans auf einem Hafenbahn-Umschlagplatz, gebaut und aufgenommen von unserem Leser J. Focke aus Leipzig. Mit diesem und weiteren Anlagenfotos errang Herr F. einen Preis beim Wettbewerb um die besten Fotos anlässlich des X. Festivals.

Foto: J. Focke, Leipzig

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald 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

HERAUSGEBER

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:

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

Chefredakteur des Verlages:

Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich:

Preis: Vierteljährlich 6,- M,

Sonderpreis für die DDR 3,- M

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

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23-31, 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 Postkantore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Wie üblich veröffentlichen wir im Nachgang zum Messe-Textbericht im Heft 10/73 heute die Bilder der Neuheiten. Diese Gelegenheit nehmen wir gleichzeitig zum Anlaß, einige Gedanken, die uns beim Messerundgang wieder einmal kamen und auch in vielen Leserzuschriften immer wieder auftauchen, zu äußern. Da ist zunächst die Diskussion um die Modelltreue und Ausführung der Gebäudemodelle. Wie viele Leser vertreten auch wir die Ansicht, daß man nur noch die Mamos-Modelle (vorm. Auhagen-Modelle) akzeptieren kann. Nur sie entsprechen etwa noch den Anforderungen, die man heute im Vergleich mit ausländischen Erzeugnissen dieser Art stellen muß. Die Entwicklungen des VEB Modellspielwaren Köthen (TeMos) sind auf einem Stand stehengeblieben, wie er vor zehn Jahren üblich war, wenn sie nicht demgegenüber sogar noch zurückgeblieben sind. Auch die VERO-Erzeugnisse können keineswegs den Modelleisenbahner voll befriedigen, wenn man dort auch zur Vollplaste-Ausführung übergegangen ist. Ganz ähnlich ist die Situation auf dem Gebiet „Signale“. Hier sollte sich der Hersteller unbedingt bald einmal einen anderen, vor allem kleineren Antrieb einfallen lassen. Betrachtet man erst die Entwicklung der Figuren, so ist diese völlig unzureichend. Seit Jahren wurde ja auch schließlich keine einzige neue Figur herausgebracht.

Ein ganz heißes Eisen sind auch die Straßenfahrzeug-Miniaturen des VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz, welche häufig kritisiert werden. Dabei geht es einmal um die schlechter gewordene Qualität, dann hat man kein Verständnis dafür, daß dieser Hersteller gute Modelle aus seinem Sortiment herauszog (z. B. die Feuerlösch-Fahrzeuge u. a. m.) und schließlich ist man auch keineswegs mit der Anzahl und mit der Vorbildauswahl der letzten Neuentwicklungen einverstanden. Ohne gutes, vorbildgerechtes Zubehör kann man keine Modellbahnanlage aufbauen!

Das muß einmal kritisch ausgesprochen werden. Besorgt werden wir immer wieder gefragt, ob bei PIKO etwa die Absicht bestünde, die Produktion von N-Erzeugnissen aufzugeben. HO-Anhänger schreiben uns, je nach Temperament ironisch oder sachlich, ob denn das angekündigte neue HO-Triebfahrzeugmodell nicht wiederum ein ausländisches Vorbild habe. Der Kombinatdirektor Übelhör versicherte uns auf der Messe, daß es in N laufend weitergehen werde, und wir wissen genau, daß die HO-Neuheit eine DR-Schleppenderlokomotive sein wird, auf welche viele Modelleisenbahner lange warten.

Unsere Bildnachlese zur Leipziger Herbstmesse 1973, verbunden mit einigen Gedanken zum Modellbahnangebot

Ing.-Ök. HELMUT KÖHLBERGER



Bild 1 Zwei neue Varianten des PIKO-Triebwagens VT 35 (HO), hier als Triebwagen M 140 der CSD (links) und als VT 70.9 der DB (rechts)

Bild 2 Das sind zwei HO-Modelle aus dem kompletten PIKO-Wagenzug der DR-Modernisierungswagen, links der D-Wagen, rechts der 1.-Klasse-(A-)Wagen



Bild 3 Das VERO-Erzeugnis „Feldscheune“, ein Plaste-Bausatz in TT



Bild 4 Auch diese beiden Dorfhäuser mit Schindeldach in Nenngröße N kommen von VERO



Bild 5 Ebenfalls in N ist dieses Gasthaus mit Nebengebäude gehalten. Hersteller: VERO

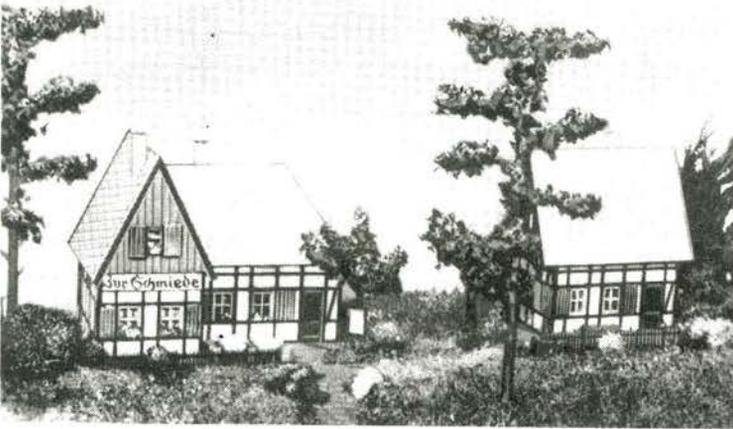


Bild 6 Der VEB Modellspielwaren Marienberg hat diese Kleinstadtkirche als Plaste-Bausatz neu im Sortiment, Maßstab 1:100

Unsere
Bildnachlese
zur
Leipziger
Herbstmesse 1973



Bild 7 Für HO ist dieser Geräteschuppen für Rottenarbeiter gedacht, Ausführung in Gemischtbauweise, Hersteller VEB Modellspielwaren Köthen





Bild 8 Ebenfalls aus Köthen kommt noch dieses HO-Stellwerk „Klein-Waldau“

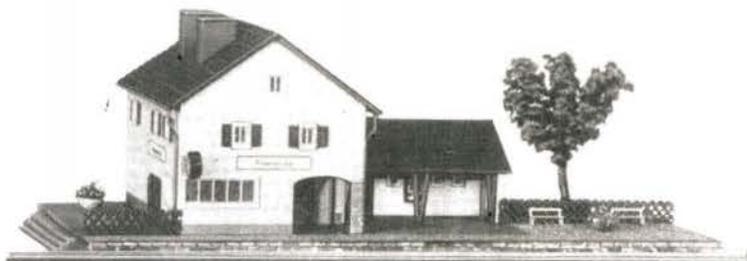


Bild 9 In TT brachte derselbe Herstellerbetrieb das Empfangsgebäude „Petersroda“ neu heraus, Ausführung wie alle Erzeugnisse dieses Herstellers in Gemischtbauweise

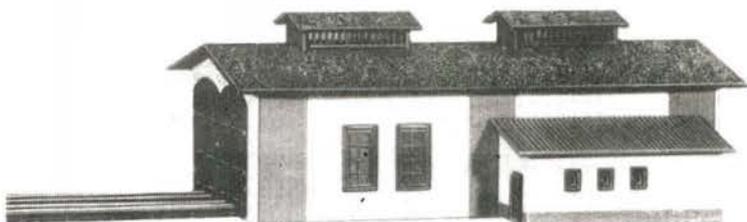


Bild 10 Für die Nenngröße N ist dieser zwei-ständige Dampflokschuppen gedacht, Hersteller ist wiederum der VEB Modellspielwaren Köthen

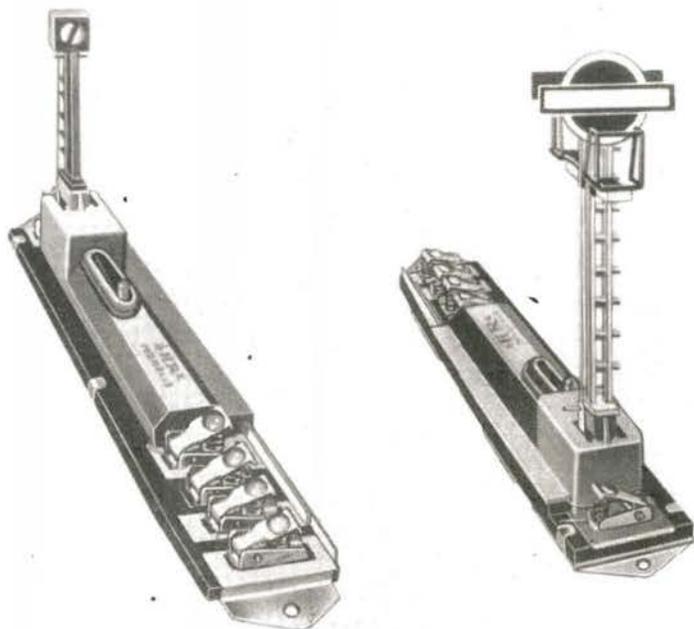


Bild 11 Der VEB Modellspielwaren Halle kam nach langer Pause wieder einmal mit Neuheiten zur Messe: Hier sind es ein Gleissperrsignal (links) und ein Abdrücksignal (rechts), beide in TT



Bild 12 Schließlich noch das lange erwartete zwei-flügelige Formhauptsignal für TT vom selben Hersteller

Aller guten Dinge sind . . . vier!

Nochmals zum Thema:
Elektronik im Modelleisenbahnbau

Wir möchten einen Blinklichtgeber vorstellen, der relativ einfach in seinem Aufbau ist und aus handelsüblichen Bauelementen aufgebaut werden kann. Gegenüber den bisher in dieser Fachzeitschrift veröffentlichten Schaltungen (s. Hefte 2/66, 11/71, 2/73) hat dieser Blinklichtgeber folgende Vorteile:

- Möglichkeit der Anschaltung einer beliebigen Last durch Verwendung eines Relais im Emittorstromkreis des dritten Transistors anstelle der sonst begrenzten Zahl von Kleinstglühlampen (1—2).
- Bei Verwendung eines Relais mit mehreren Kontakt-

- paaren können mehrere Stromkreise gleichzeitig geschaltet werden.
- Möglichkeit der Veränderung der Blinkfrequenz in bestimmten Grenzen.
- Stromversorgung durch Batterie, dadurch Wegfall einer zusätzlichen Siebung bzw. Anschaffung eines zusätzlichen Niedervolt-Netzgerätes.

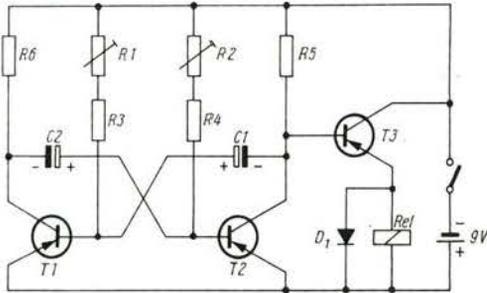
Der Blinklichtgeber (Bild 1) besteht aus einem Multivibrator, dessen Tastverhältnis durch die Einstellregler R_1 und R_2 verändert werden kann. Entsprechend der eingestellten Blinkfrequenz wird der Transistor T_3 , in dessen Emittorstromkreis das Relais liegt, geöffnet bzw. gesperrt. Die Diode D_1 liegt parallel zum Relais (Polung beachten!) und dient als Schutzdiode für T_3 zur Ableitung des Relaisrückstromes beim Abfallen des Relais.

Der Aufbau des Blinklichtgebers erfolgt in gedruckter Schaltung auf einer kupferkaschierten Platte von 60×95 mm (Bilder 2 und 3).

Auf einen gedängten Aufbau wurde verzichtet. Der Ein-/Ausschalter und die Spannungsquelle werden über entsprechende Zuleitungen angeschlossen. Das Relais sollte nach Möglichkeit gekapselt sein, um ein Verstauben der Kontakte zu vermeiden.

An Bauelementen werden benötigt:

Bild 1



- R_1 = Einstellregler 5 k Ω
- R_2 = Einstellregler 50 k Ω
- R_3, R_4 = Schichtwiderstand 1,5...2 k Ω 1/10 W
- R_5 = Schichtwiderstand 500 Ω 1/10 W
- R_6 = Schichtwiderstand 1 k Ω 1/10 W
- C_1 = Elko 500 μ F/6 V
- C_2 = Elko 100 μ F/6 V
- T_1, T_2 = Transistor GC — 115, GC — 116 oder Bastlertransistor $\beta > 30$
- T_3 = Transistor GC — 120 bis GC 123 oder Bastlertransistor $\beta > 30$
- D_1 = Germaniumdiode GY — 100 o. ähnlich
- Rel = Relais für eine Betriebsspannung bis 6 V und Anzugstrom nicht größer als 50 mA.

Bild 2



Dieser Forderung entsprechen die im Handel erhältlichen ungarischen Subminiaturrelais für vier und sechs Volt, das GBR — 3016 Volt, polarisierte Telegrafrelais bzw. kleine Rund- bzw. Flachrelais entsprechenden Typs.

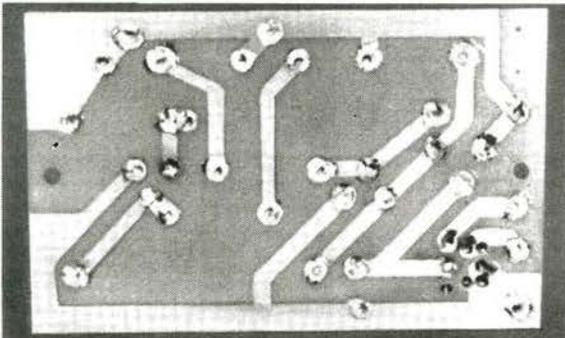
Mit den angeführten Bauelementen kann eine Anzugszeit zwischen 0,1 und 3,6 s, sowie eine Abfallzeit zwischen 0,5 und 2,3 s stufenlos eingestellt werden. Vertauscht man R_1 und R_2 , so ergeben sich Anzugszeiten zwischen 0,3 und 15 Sekunden und Abfallzeiten zwischen 0,2 und 3 Sekunden. Die Schaltung wurde ausgelegt für eine Betriebsspannung von neun Volt. Die Stromaufnahme liegt zwischen 50 bis 100 mA (abhängig vom Relaisstyp).

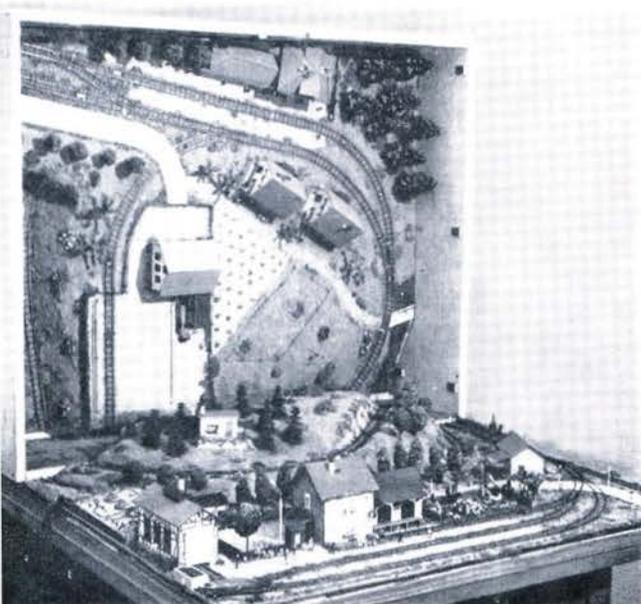
Im Mustergerät fand das ungarische Subminiaturrelais 112/A (3 V, 67 mA) Verwendung (ungünstig, da dieses Relais eine relativ hohe Stromaufnahme hat).

Die Schaltung arbeitete noch sicher bis 6 V. Die bei langen Anzugszeiten (3 s) auftretende Erwärmung von T_3 muß durch einen Kühlkörper oder eine Kühltülle abgeleitet werden. Die Schaltung arbeitet auch noch stabil bei 4,5 V Betriebsspannung, wenn die Rückstellfeder des Relais etwas gereckt wird. Dabei ist allerdings Vorsicht geboten, da unter Umständen der Kontaktdruck des Relais geringer wird. Die Stromaufnahme bei 4,5 V sinkt dann unter 60 mA und gewährleistet einen ökonomischen Betrieb.

Wir wünschen viel Erfolg beim Nachbau.

Bild 3





1



2

Eine „Sesam-öffne-dich“- Modellbahnanlage

Bild 1 Recht deutlich erkennt man das Konstruktionsprinzip der Kistenanlage. Ein Anlagenteil ist bereits aus dem Kistenrahmen herausgezogen.

Bild 2 Dieses „Luftbild“ zeigt die fertig zusammengesetzte Anlage (90 cm \times 130 cm) und gibt gleichzeitig einen Überblick über die Gleisführung.

Bild 3 Bf Hagenau von der Seite aus gesehen, im Vordergrund ein unbeschränkter Wegübergang.

Vor einem steht eine Kiste, 93 cm \times 70 cm \times 22 cm groß. Öffnet man sie, so erweist sich ihr Inhalt als eine interessante Schmalspuranlage unseres Lesers J. Focke aus Leipzig. Man muß nur die beiden im Kistenrahmen durch Vorstecker gehaltenen Teilplatten herausnehmen und zusammenstecken, dann ist die Anlage in kurzer Zeit betriebsfähig.

Die Gleise, 11 Weichen, eine Drehscheibe und 11 Entkuppelstellen sind sämtlich Eigenbau. Der Fahrzeugpark stammt jedoch aus der (inzwischen leider ausgelaufenen) früheren Herr-Produktion.

Die Steuerung der Anlage geschieht von einem kleinen auf der Anlagenplatte montierten Schaltpult aus. Zwischen den beiden Endbahnhöfen ist ein im Tunnel befindliches verdecktes Ausweichgleis angelegt, wodurch ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb ermöglicht wird. Die Anlage kann auch über ein Vorsatzstück¹ in eine große Heimanlage² mit einbezogen werden. Übrigens wurde diese Schmalspurbahn als „Familienobjekt“ gebaut.

¹ Siehe Heft 11/1972, Rücktitel

² Siehe Heft 5/1972, S. 133/134

3



Eine „Sesam-öffne-dich“-
Modellbahnanlage



Bild 4 Blick auf das „Hochland“ mit bergwärts fahrendem Zug. Rechts im Bild die als Geländeeinschnitt mit Brücke getarnte Tunnelleinfahrt.



Bild 5 Ein Regelspur-G-Wagen wird gerade in das Fabrik-Anschlußgleis gezogen.



Bild 6 Im oberen Bahnhof steht ein Personenzug zur Abfahrt bereit.

Fotos: J. Focke, Leipzig

Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaft 4/8 Gräfenroda

Nachstehender Beitrag errang in unserem Wettbewerb anlässlich der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten den ersten Preis.

Wir wollen mit unserem Artikel etwas über Leben und Entwicklung einer relativ jungen Arbeitsgemeinschaft schildern und zugleich zur Diskussion anregen.

Gräfenroda ist ein Ort mit ungefähr 4500 Einwohnern. Es liegt in Thüringen an der Bahnstrecke Erfurt-Meiningen (Kursbuchnummer 620). Außerdem zweigt hier die Nebenbahn in Richtung Ohrdruf-Gotha (Kursbuchnummer 614) ab. Diese Strecke erlangte gerade kürzlich durch die Oberbauerneuerung im Brandleitertunnel wieder eine besondere Bedeutung.

Obwohl die Eisenbahn viel zur Erschließung unserer Gegend und zum Aufschwung der heimischen Industrie beigetragen hat, wurde doch hier der Modellbahn bisher recht wenig Bedeutung beigemessen.

Anlässlich einer Hobby-Ausstellung im Jahre 1969 trafen sich zufällig drei Modellbahnfreunde. Sie entschlossen sich, eine „Interessengemeinschaft“ zu gründen. Nun ist es ja von der Idee bis zu ihrer Ausführung ein recht weiter Weg, denn schon traten die ersten Probleme auf. Erstens fehlte der nötige Raum und zweitens das Geld. Nach längerem Suchen fand sich eine dem Verfall preisgegebene Sattlerwerkstatt. Daraus entstand in etwa 600 Aufbaustunden unter Mitwirkung vieler Helfer unser erster Arbeitsraum. Die gute Zusammenarbeit mit einer Volkskorrespondentin machte uns in der Öffentlichkeit bekannt. Daraufhin bekamen wir eine gute Unterstützung vom Klubhaus des VEB Kombinat Chemieanlagenbau Erfurt — Rudisleben in Form von Modellbahnmaterial, welches der Grundstock für unsere Arbeit wurde. Zugleich kamen neue Mitglieder zur Arbeitsgemeinschaft.

Im Juni 1970 konnte die Einweihung des Arbeitsraumes stattfinden. Aus diesem Anlaß bekamen wir kleine Spenden vom Dorfklub, dem wir uns als Interessengemeinschaft anschlossen, sowie auch von einigen Betrieben unseres Ortes. Mit diesem Geld kamen wir natürlich nicht weit. Deshalb zahlten die Mitglieder freiwillig Beiträge, ja zeitweilig sogar Kredite. So wurde dann mit dem Bau angefangen, und zwar mit einem Mißerfolg, denn zur 100-Jahr-Feier des VEB Glaswerk Gräfenroda sollten wir ein Modell des neuzubauenden Anschlußgleises anfertigen. Dieses Funktionsmodell wurde aber nie fertig. Es scheiterte einfach an unserer Unerfahrenheit. Wir ließen jedoch den Mut nicht sinken und verwendeten die Platte für unsere erste Gemeinschaftsanlage. Unsere finanzielle Grundlage verbesserte sich etwas durch die Aufnahme einiger Schüler der POS Gräfenroda. Damit kamen aber auch neue Probleme auf uns zu, denn der Raum wurde zu klein, und oft reichte auch unser Wissen nicht aus. Aber auch das zusätzliche Geld war schnell verbraucht. Kurz gesagt, wir rutschten in eine Krise hinein, die fast zur Auflösung der Gemeinschaft geführt hätte. Doch Modelleisenbahner haben bekanntlich Ideen. So entschlossen wir uns, Anlagen für die Bevölkerung zu bauen. Zusehends ging es wieder aufwärts, und wir konnten dabei auch viele neue Kenntnisse und Fertigkeiten gewinnen. Durch unsere seit über 20 Jahren treuen Leser der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ erfuhren wir schließlich vom

Bestehen des DMV. Sie informierten uns auch über die im Dezember 1971 stattfindende Modellbahnausstellung in Saalfeld. Eine Exkursion mit allen Mitgliedern brachte uns die Einsicht, daß wir, auf uns allein gestellt, kaum weiterkommen konnten. So entschlossen wir uns dort, die Zusammenarbeit mit dem DMV zu suchen. Wir führten ein Gespräch mit dem Leiter der AG „Saalebahn“, dem Präsidiumsmitglied Jahr. Dieses Gespräch war dann der letzte Anstoß zum Beitritt in den DMV. Die Formalitäten erledigten sich recht schnell, so daß wir am 2. Februar 1972 die Gründungsversammlung der AG 4/8 durchführen konnten. Anwesend waren neben Förderern der AG auch zwei Vertreter des Bezirksvorstands Erfurt. Der dann einsetzende laufende Mitgliederzuwachs zwang uns dazu, die Raumfrage neu zu lösen. Zwei Varianten standen zur Auswahl: Entweder Umzug in große Gewerberäume, Mietkosten 105,— M oder wieder neues Bauen, Mietkosten 25,— M.

Schweren Herzens fiel die Entscheidung für das Bauen. So mußte ein ehemaliger Stall zu einem Arbeitsraum umgebaut werden.

An dieser Stelle müssen wir der Besitzerin der Räume, Frau Clara Lorenz, ganz besonders danken, denn hätte sie nicht die Finanzierung des Baumaterials übernommen, wäre uns der Ausbau unmöglich gewesen. So wurden wir wieder zu Maurern, Zimmerleuten, Elektrikern, Schlossern und Malern, ohne daß einer von uns jemals einen dieser Berufe erlernt hatte. Zwischendurch fand aber auch im Ort die „Messe der Meister von Morgen“ statt, wo wir erstmalig mit einigen Exponaten an die Öffentlichkeit traten und großen Anklang fanden. Kurzfristig bekamen wir auch noch eine Einladung zur Beteiligung an der Bezirksausstellung zum „Tag des Eisenbahners 1972“ auf der „Iga“ in Erfurt. Nun war guter Rat teuer. Was sollten wir ausstellen? Am Ende gelang es uns, unseren Freund Bräuer dafür zu gewinnen,

Bild 1 So sah unser zweiter „Arbeitsraum“ einmal ursprünglich aus



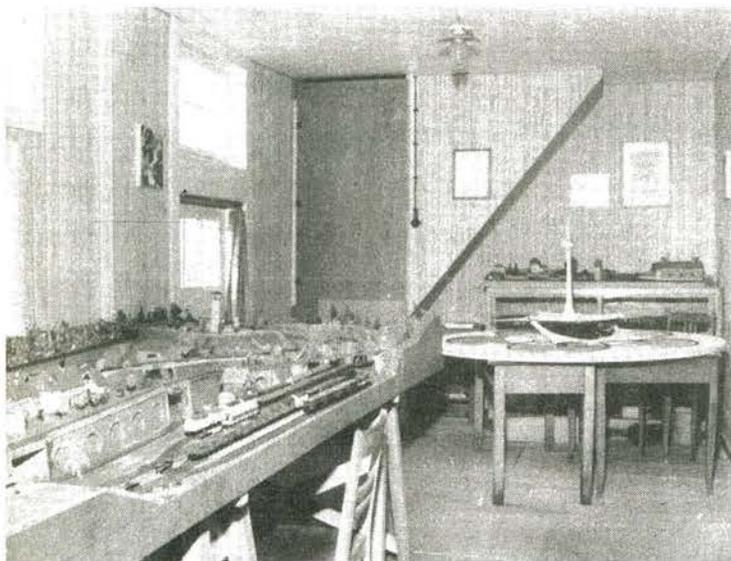


Bild 2 Und so präsentiert er sich heute

seine Heimanlage zur Verfügung zu stellen. Außerdem beteiligten wir uns mit Eigenbaumodellen unseres Freundes Vollmar und unserer inzwischen entstandenen Automatenanlage an der Ausstellung. Der „Tag des Eisenbahners“ war aber noch ein weiterer Höhepunkt im Leben unserer Arbeitsgemeinschaft. Zur Feier anlässlich dieses Tages konnten wir einen Patenschaftsvertrag mit den Eisenbahnern der Brigade I des Bahnhofs Gräfenroda abschließen. Endlich, Ende August 1972, war es soweit, daß wir unseren neuen Arbeitsraum einweihen konnten. Etwa 650 Stunden waren wiederum unter oft schwierigen Bedingungen geleistet worden, und gemeinsam mit unseren Ehefrauen hatten wir die Räume gesäubert.

Zur Einweihungsfeier hatten wir erneut viele Bürger, welche uns in irgendeiner Form geholfen hatten, eingeladen. Wie stolz waren wir jedoch, als der Vorsitzende des BV Erfurt, der Vizepräsident der Rbd Erfurt, Genosse Marktscheffel, mit dem Freund Grüber, sowie auch unsere Parteibrigade erschienen. Nach dem offiziellen

Bild 3 Unsere Gemeinschaftsanlage

Fotos: Verfasser (1), Joachim Hugon (2)



Teil und einem kleinen Imbiß brachte Freund Grüber einen Lichtbildervortrag, der uns so recht die Schönheit des großen Vorbildes erkennen ließ. Wir erkannten aber auch, wie wichtig es ist, unsere Ehefrauen für das Leben der Arbeitsgemeinschaft zu interessieren. Deshalb war es eine besondere Freude für uns, daß wir gemeinsam mit unseren Familien an der „Thüringer-Wald-Herbstfahrt“ des Bezirksvorstands Erfurt teilnehmen konnten. Wir glauben, sagen zu können, daß diese Fahrt jedem etwas gegeben hat.

Nun waren aber auch acht Monate vergangen, wo wir uns kaum mit der Modellbahn beschäftigt hatten. Wir standen vor der Frage, sollen wir wieder Anlagen für die Bevölkerung bauen, oder bereiten wir die im Arbeitsplan festgelegte Ausstellung vor. Die Entscheidung fiel für letzteres. So ging es dann an die Arbeit. Pläne wurden geschmiedet und auch wieder verworfen, denn wir betraten damit ja absolutes Neuland für uns. Wertvoll für die Vorbereitung der Ausstellung waren die Anregungen, die wir bei den Ausstellungsbesuchen in Saalfeld, auf der „Iga“ in Erfurt und in Berlin bekamen. So konnte dann am 6. Dezember 1972 die feierliche Eröffnung stattfinden. Als Gäste konnten wir begrüßen den Vorsitzenden des BV Erfurt, Freund Marktscheffel, das Präsidiumsmitglied Jahr, die BV-Mitglieder Grüber, Kohlberg und Wolf, den Bürgermeister von Gräfenroda, den Ortsparteisekretär, den Stellvertreter des Direktors der POS, den Direktor des VEB Möbelwerk, unsere Patenbrigade vom Bahnhof Gräfenroda sowie weitere Persönlichkeiten aus unserem Ort.

Immerhin hatten wir es fertiggebracht, fünf Heimanlagen sowie fünf Arbeitsgemeinschaftsanlagen auszustellen und damit alle Neingrößen von I bis N in betriebsfähigem Zustand vorzuführen. Ferner konnten wir Bau und Betrieb der Strecken Erfurt-Ritschhausen und Gotha-Gräfenroda bis weit vor die Jahrhundertwende zurück zeigen. Weitere Dokumentationen über die Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft sowie über die Eisenbahn auf der Briefmarke rundeten das Bild der Ausstellung ab. Mit etwa 1200 Besuchern konnten wir einen überaus guten Erfolg verbuchen.

Ein letzter Höhepunkt im Jahr 1972 war der gemeinsame Besuch der Ausstellung der AG „Friedrich List“ im Leipziger Handelshof am 17. Dezember. Die Fülle des ausgestellten Materials und die Größe der Anlagen waren für uns überwältigend, aber auch zugleich anregend für die Zukunft.

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, daß wir unsere Jugendlichen bisher nicht erwähnt haben. Das soll keinesfalls bedeuten, daß wir die Jugendarbeit nur als Randproblem betrachten. Im Gegenteil! In alle unsere Veranstaltungen haben wir die Schüler aktiv einbezogen. Es gelang uns auch schon, drei Jugendliche als Lehrlinge für die DR zu gewinnen. Aber es gibt auch Probleme, über die wir gern, eventuell durch eine Diskussion in unserer Fachzeitschrift, mit anderen Arbeitsgemeinschaften in einen Erfahrungsaustausch treten möchten. Das sind unter anderem folgende Fragen: Die altersmäßige Zusammensetzung der Schüler ist zu unterschiedlich (10–16 Jahre). Nehmen wir aber erst Schüler ab 14 Jahre auf, so ist die Berufswerbung für die DR wesentlich schwieriger, da sich dann schon viele für einen Beruf entschieden haben. Einige Schüler möchten nur spielen, aber nicht bauen. Es fehlen auch mitunter nötige Fertigkeiten.

Daher suchen wir in unserer Jugendarbeit nun nach neuen Wegen. Die Altersgruppe 14–16 Jahre bekommt konkrete Aufträge in Vorbereitung der „Treffen junger Eisenbahner“ und anderer Anlässe. Bei den jüngeren Schülern wollen wir zu einem Kompromiß schreiten. In Form eines Wettbewerbes innerhalb der Arbeitsgemeinschaft sollen diese Jugendlichen an das Bauen herangeführt werden. Mit einfachen Bastelbogen wird begonnen, um dann den Schwierigkeitsgrad immer mehr