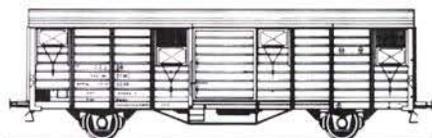


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

MAI

5/75

32 542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

5 MAI 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



Inhalt	Seite
Die SZD — ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen	129
Olga Müller	
Technischer Fortschritt in der Maschinenwirtschaft bei den Sowjetischen Eisenbahnen	130
Aufruf der Kommission: Öffentlichkeitsarbeit und Werbung des Präsidiums des DMV	131
Wir stellen vor	
PKO-HO-Modell der schweren Diesellokomotive der BR 130 der DR	133
Ein Modelleisenbahner-Gruß aus der Heldenstadt an der Newa	134
Erich und Reiner Preuß	
Vor 30 Jahren Slowakischer Volksaufstand	136
Hansotto Voigt	
Ein neuer Anfang im kriegszerstörten Dresden	137
Karsten Flach	
Halterung für Meldelampen	138
W. Jordan	
Ein Jahr DMV-Mitglied	140
Günther Feuerreiss	
Bauanleitung für eine H _{0m} -Schmalspurlok der BR 99 ^{BT}	141
Günther Fiebig	
Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (2)	145
Helmut Kohlberger	
Modelleisenbahnen auf der Leipziger Frühjahrsmesse '75	147
Streckenbegehung: Formhauptsignale	148
Mitteilungen des DMV	149
Wissen Sie schon	150
Lokfoto des Monats: 6achsige Diesellokomotive der BR 132 der DR für den Mehrzweckeneinsatz	151
Lokbild-Archiv	152
Wolfgang Kunert	
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Oberleitungsrevisionstriebwagen M 250.0 der ČSD ..	153
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Unser Beiratsmitglied Joachim Schnitzer hat als Modellbahnbauer einen guten und bekannten Namen. Dieses Brückenmodell auf seiner HO-Anlage besteht aus 864 Einzelteilen, 2694 Nietkopfmittationen wurden von ihm nachgebildet, die Profile selbst gebogen, und 280 Stunden Arbeitszeit hat er dafür aufgewandt.
Das Modell belegte 1972 beim Internationalen Modellbahnwettbewerb mit 100 Punkten den 1. Preis.

Foto: Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Titelvignette

Text siehe Heft 4/75

Rücktitelbild

Die BR 94 der DR spielte in vielen Leserbriefen und auf den Seiten „Der Kontakt“ in mehreren Heften eine große Rolle. So dachten wir uns, daß dieses Rücktitelfoto, aufgenommen am 13. September 1974 im Bf Schleusinger Neundorf, mit dem P 19 050 und der 94 1541 viele Leser besonders interessieren wird.

Foto: Wolfgang Scholz, Freital

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. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

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. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

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

Aleinnige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 226 27 76, 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, ČSSR: 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 Chulpan-mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang, Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die SŽD — ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen

**Zum 30. Jahrestag der Befreiung
des deutschen Volkes
vom Hitlerfaschismus**

Als vor 30 Jahren die UdSSR und ihre Verbündeten den Hitlerfaschismus zerschlugen, blutete gerade die Sowjetunion noch aus vielen Wunden auf allen Gebieten des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens. So war auch das Eisenbahnwesen in den von den Faschisten zeitweilig okkupierten Gebieten der UdSSR besonders hart betroffen.

Dazu gehörten auch die Strecken der SŽD am Schwarzen Meer und im Kaukasus. Heute präsentiert sich dort, wie überall in der UdSSR, dem Besucher und Eisenbahnfreund ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen.

Dort in den herrlichen Kurorten erholen sich alljährlich nicht nur Tausende Sowjetbürger, sondern auch viele Touristen aus den befreundeten Ländern, so auch aus der DDR. Einer von ihnen, der im vorigen Jahre in Sotschi seinen Urlaub verbrachte, ist unser Leser Michael Behnke aus Halle (Saale). Er sandte uns einige Aufnahmen von den modernen Bahnanlagen und Fahrzeugen der SŽD in Sotschi, die wir im Gedenken an die historische Befreiung des deutschen und vieler anderer Völker Europas durch die Sowjetarmee veröffentlichen.

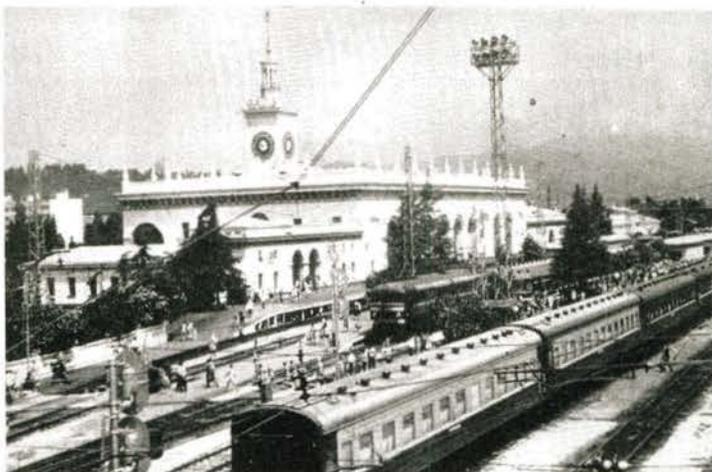


Bild 1 Blick auf das Empfangsgebäude des Bf Sotschi. Im Hintergrund die Ausläufer des Kaukasus.

Bild 2 Das ist der südliche Bahnhofskopf in seinem heutigen Zustand. Natürlich herrscht auch dort, wie auf vielen Streckenkilometern der SŽD, bereits die Elektrotraktion vor.

Bild 3 Vornehmlich Lokomotiven der BR „WL8“ bewältigen die Zugförderung auf der schönen Schwarzmeerstrecke

Bild 4 Aus Richtung Adler, einem weiteren bekannten Badeort, kommend, fährt soeben ein Reisezug in den Bf Sotschi ein

Bild 5 Diesellokomotiven der BR „TEM2“, die erstmals im Jahre 1960 gebaut wurde und eine Leistung von 1200 PS hat, sind im Rangierdienst eingesetzt

Fotos: Michael Behnke, Halle (Saale)

Technischer Fortschritt in der Maschinenwirtschaft bei den Sowjetischen Eisenbahnen

In den nächsten 15 Jahren stehen vor der Maschinenwirtschaft der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) große Aufgaben, die nur dadurch zu bewältigen sind, daß die Zugkraft der Triebfahrzeuge erhöht und die Geschwindigkeiten gesteigert werden. Es ist deshalb geplant, den Triebfahrzeugpark der SŽD durch neue, leistungsfähige Traktionsmittel zu vervollkommen. So ist für die mit Wechselstrom elektrisch betriebenen Strecken ein 8achsige Ellok vorgesehen, die eine Leistung von 10 000 ··· 12 000 kW, das sind 1300 ··· 1500 kW pro Achse, entwickelt. Für diese Maschine wird eine Achslast von 27 ··· 30 Mp als besonders günstig von den Fachleuten angesehen. Die ersten drei Prototypen einer solchen Lokomotive mit Nutzbremse, bezeichnet als BR WL8 OR, sind bereits fertiggestellt und befinden sich im Probetrieb auf den Strecken der Nordkaukasischen Eisenbahndirektion.

Im Plan „Neue Technik“ der Hauptverwaltung (HV) Maschinenwirtschaft der SŽD ist für die Gleichstrom-Strecken eine ebenfalls 8achsige Ellok vom Typ WL12 enthalten, die eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichen und eine Leistung von 5200 ··· 6000 kW erzielen soll. Man plant dabei ferner, daß später diese Werte auf 6000 ··· 7000 kW werden.

Durch gründliche Untersuchungen des Zentralen Forschungs-Instituts des Eisenbahnwesens der UdSSR (ZNII MPS) ergab sich, daß auch in der nächsten Zukunft auf den nicht elektrifizierten Strecken der SŽD hauptsächlich Diesellokomotiven zum Einsatz gelangen werden. Für den schweren Güterzugdienst benötigt man nach diesen Feststellungen Maschinen mit einer Leistung von 2 × 3000 und 2 × 4000 PS. Deshalb wurden durch das Ministerium für Verkehrswesen der UdSSR Grundsätze aufgestellt, die der Entwicklung und Konstruktion einer Doppel-Diesellokomotive vom Typ 2TE115 mit einer Leistung von 4000 PS je Einheit dienen. Diese Maschine soll mit neuen leistungsfähigen und besonders wirtschaftlichen Viertakt-Dieselmotoren ausgerüstet werden, die jeweils einen Drehstromgenerator antreiben. Neue, wenig störanfällige Fahrmotoren werden mit Gleichstrom gespeist, der aus dem Dreh-

strom über Halbleitergleichrichter erzeugt wird. Diese Lokomotive besitzt außerdem elektrisch arbeitende Bremsen. Man rechnet nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge damit, daß das Versuchsmuster dieser Lokomotive im kommenden Jahre gebaut werden kann.

Für die Förderung der Reisezüge auf den elektrifizierten Strecken der UdSSR — sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom — wurden für die SŽD in der ČSSR von Škoda leistungsstarke Elloks der Baureihen TschS2T und TschS4T mit einer hohen Zugleistung gebaut. Bei diesen Maschinen wurde die Widerstandsbremse für die volle Lokleistung ausgelegt; sie wird automatisch gesteuert. Die Hauptparameter dieser elektrischen Lokomotiven entsprechen bereits voll den Anforderungen, die die Perspektive stellen wird. Die Elloks sind in der Lage, schwerste Reisezüge mit einer Reisegeschwindigkeit von 110 ··· 115 km/h zu fördern. Im Rahmen der sozialistischen ökonomischen Integration wurden in enger Zusammenarbeit zwischen der HV Maschinenwirtschaft der SŽD, dem ZNII MPS und dem ČSSR-Lieferanten technische Kennziffern für eine 8achsige Doppel-Lokomotive vom Typ TschS200 aufgestellt. Diese Ellok soll eine Leistung von 8000 kW erreichen und in der Lage sein, als Höchstgeschwindigkeit 220 km/h zu fahren. Die Leistung ihrer Widerstandsbremse wurde mit 10 000 kW projektiert.

Das Versuchsmuster dieser Maschine hat schon erfolgreiche Probefahrten auf der Magistrale Moskau—Leningrad absolviert.

Auf nicht elektrifizierten Strecken werden im Reiseverkehr Diesellokomotiven eigener Produktion aus Kolonna vom Typ TEP70 mit einer Gesamtleistung von 4000 PS und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zum Einsatz gelangen. Damit können Reisezüge von 1000 t Zuggewicht auf Streckenabschnitten mit einer Steigung von 9‰ noch im Durchschnitt mit einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h und mit einer Reisegeschwindigkeit von 80 km/h befördert werden. Der Kraftstoffverbrauch ist infolge des wirtschaftlichen Dieselmotors nicht größer als bei der älteren Lokomotive vom Typ TEP60. Auch in

bezug auf ihre Wartung wird die neue Maschine günstigere Eigenschaften aufweisen; so sind zum Beispiel Instandsetzungen in der Regel erst nach 1,2 Millionen Kilometer Laufleistung erforderlich, während im Vergleich die TEP60 bereits nach 750 000 km zur Ausbesserung gebracht werden muß. Dadurch sinken auch die Reparaturkosten für die neue Lokomotive.

In der weiteren Perspektive denkt man an den Bau einer Diesellokomotive TEP75 mit einer Leistung von 6000 PS je Einheit und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, die später dann noch auf 180 ··· 200 km/h erhöht werden soll.

Doch allein diese Maßnahmen werden nicht ausreichen, um den ständig steigenden Reiseverkehr in der UdSSR zu bewältigen. Deshalb arbeitet man auch an Projekten für neue und vervollkommnete Triebwagenzüge. Für den Schnellverkehr zwischen Moskau und Leningrad sind bereits 6 Triebwagen fertiggestellt, und im vorigen Jahre folgten weitere 8 Wagen für den Elektrotriebzug EP 200.

Sehr schnell verbreiteten sich bei den SŽD die elektrischen Vorortzüge, die bei allen Eisenbahndirektionen mit Ausnahme der Sabaikalsker und Kasachischen Direktion im Einsatz sind. Sie befördern schon jetzt jährlich mehr als 2 Milliarden Fahrgäste. Die Elektrozüge der BRER2 und ER9P werden ständig weiterentwickelt, so wurden allein in den Jahren 1972/1973 über 50 Änderungen an ihnen vorgenommen, die der Erhöhung der Sicherheit, der Lebensdauer der Ausrüstungen, des Brandschutzes sowie des Reisekomforts dienen. Es muß jedoch klar ausgedrückt werden, daß diese elektrischen Züge ER2 und ER9P in ihren Parametern künftig nicht mehr den Anforderungen entsprechen werden, die der Verkehr in den Eisenbahnknotenpunkten Moskau und Leningrad an sie stellen wird. Für den Vorortverkehr mit starken Reisendenströmen sind Fahrzeugeinheiten mit längeren Wagen und 3 Türen auf jeder Wagenseite, mit Spannungs-Impulsregelung und mit einer Nutzbremse zweckmäßig. Als Muster für einen solchen Zug kann bereits der mit Gleichstrom betriebene ER22M gelten, von denen zwei schon erfolgreich erprobt wurden.

Auf den nicht elektrisch betriebenen Strecken mit einem Fahrgaststrom von 600 bis 5000 Personen pro Tag und Richtung haben sich Dieseltriebzüge als äußerst wirtschaftlich herausgestellt. Zur Zeit erhalten die SŽD 4teilige Dieseltriebzüge aus der Ungarischen Volksrepublik und 6teilige Einheiten aus Riga.

Unter Einschätzung des Bedarfs an solchen Zügen stellte die HV Maschinenwirtschaft gemeinsam mit dem Produzenten einen Katalog mit den Hauptanforderungen an künftige Import-Dieseltriebzüge auf. Danach soll eine derartige Einheit aus 6 Wagen bestehen, wobei diese Zahl aber variabel bleiben muß.

Auf nicht elektrifizierten Strecken mit einer Reisendenzahl von höchstens 600 pro Tag und Richtung wird auch in Zukunft der Einsatz von Dieseltriebwagen das Rationellste bleiben. An diese Fahrzeuge stellt man die Anforderung, daß sie eine Leistung 900...1000 PS entwickeln und dadurch in der Lage sind, bedarfsweise auch einen Wagen mitzunehmen. Auch für den schweren Rangierdienst ist man dabei, eine neue 8achsige Rangierdiesellokomotive vom Typ TEM7 im Werk Ljudinowsk zu entwickeln. Im Brjansker Maschinenbauwerk wurde im Jahre 1972 ein Versuchsmuster der Rangierdiesellokomotive TEM5 mit einer Leistung von

1200 PS gebaut, wobei man sich weitgehend an die Diesellok TEM2 hielt, aber neue Viertakt-Dieselmotoren zum Einbau brachte. Speziell für den Einsatz auf der Insel Sachalin im Fernen Osten fertigt man noch Diesellokomotiven TGM7 mit 820 PS Leistung.

Aus diesen Ausführungen geht deutlich hervor, daß zur weiteren Modernisierung des sowjetischen Eisenbahnwesens sowohl die SŽD als auch die Herstellerwerke von Traktionsmitteln für die nächsten Jahre ein großes Arbeitsprogramm zu erfüllen haben.

Ein nachahmenswertes Beispiel!

Aufruf der Kommission „Öffentlichkeitsarbeit und Werbung“ des Präsidiums des DMV

Die Aufgabe, immer mehr Mitglieder für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR zu aktiver Mitarbeit zu gewinnen, steht nach wie vor vor allen Bezirksvorständen, Arbeitsgemeinschaften und schließlich vor jedem Mitglied unseres Verbands. Bekanntlich gibt es dafür verschiedene Wege und Möglichkeiten, um

diese Aufgabe erfolgreich zu lösen, wie Ausstellungen, Umfragen usw. Eine gute Möglichkeit wurde aber bisher noch nicht so genutzt, wie das nötig und auch möglich wäre. Die zentralen Punkte, in denen man mit bisher noch nicht unserem Verband angehörenden Modellbahnfreunden leicht in Kontakt kommen kann, sind

die Fachgeschäfte des Einzelhandels aller Eigentumsformen. Gewiß, es gibt schon eine Reihe von Aktivitäten in dieser Richtung, indem zum Beispiel die AG ihre Arbeitsabende, Exkursionen, Tauschmärkte, Ausstellungen usw. in den ortsansässigen Fachgeschäften durch Aushänge bekanntgeben, doch wir meinen, daß das noch nicht genügt.

Ein gutes Beispiel fand unser Beiratsmitglied Karlheinz Brust in Erfurt, das er im Bild festhielt: Die dortige in der Nähe des Hauptbahnhofs gelegene Fachverkaufsstelle macht schon rein äußerlich durch einen ansprechenden Daueraushang auf unseren Verband aufmerksam, indem sie sich direkt als „DMV-Spezialverkaufsstelle“ bezeichnet.

Die Kommission „Öffentlichkeitsarbeit und Werbung“ des Präsidiums des DMV ruft daher hiermit alle BV und AG auf, sich dafür einzusetzen, daß zumindest in jeder Groß- und in jeder Kreisstadt unserer Republik ein Fachgeschäft gewonnen wird, das sich in ähnlicher Weise wie das Erfurter öffentlich zu unserem Verband bekennt. In diesen Geschäften müssen neben Aushängen über die örtliche Arbeit der AG auch Möglichkeiten geschaffen werden, daß Kunden für die Mitarbeit im DMV interessiert werden, entsprechende Auskunft erhalten und man ihnen auch gleich dort Aufnahmeanträge aushändigen kann. Wir wissen, daß bereits viele Mitglieder unseres Verbandes in Beiräten von Fachgeschäften tätig sind. Es dürfte daher gar nicht so schwer sein, in enger Zusammenarbeit mit dem Handel diese Aufgabe zu lösen und gleiche Interessen miteinander sinnvoll zu verbinden.

Gern werden wir in unserer Fachzeitschrift dafür Platz einräumen, über Erfolge in dieser Hinsicht zu berichten.



Das sei niemals vergessen



Am 8. Mai 1975 begehen wir den 30. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus durch die Sowjetunion und ihre Verbündeten.

Wenn wir heute mit modernen und komfortablen Zügen als Freunde der Eisenbahn über die Strecken der Deutschen Reichsbahn fahren, wenn uns auf den Magistralen Reise- und Güterzüge begegnen, die überwiegend von Diesel- oder Elloks gefördert werden, dann sollten wir uns auch einmal vor Augen halten, wie es damals bei Kriegsende im Eisenbahnwesen aussah. Für die Älteren, die es miterlebt haben, eine Erinnerung des Schreckens und des Grauens, für die Jüngeren eine geschichtliche Dokumentation, für alle aber eine Mahnung mehr, sich für die Erhaltung des Friedens einzusetzen.

Die Faschisten hatten die Eisenbahn für den von ihnen angezettelten Krieg als wichtigstes Transportmittel für ihre Aufmarschpläne zu den Überfällen auf viele Länder Europas vorbereitet und dann genutzt.

Doch je länger der Krieg dauerte, um so heftiger schlug die von den Faschisten entfesselte Furie auf Hitlerdeutschland selbst zurück. Zunächst waren es die

Luftangriffe anglo-amerikanischer Bomber und in den letzten Kriegsmonaten die Erdkämpfe — hervorgerufen durch die sinnlose Verlängerung eines längst verlorenen Krieges durch die Nazis —, die u. a. vor allem auch die Anlagen und Fahrzeuge der damaligen DR als kriegswichtige Ziele zerstörten.

Nach dem Sieg der Sowjetunion und ihrer Verbündeten gingen vielerorts die Eisenbahner, zum Teil gerade erst aus dem Kriege heimgekehrt, sofort wieder an den Aufbau der Strecken und Anlagen und an die Reparatur noch verwendungsfähiger Fahrzeuge. Unzählige „Aktivisten der ersten Stunde“ entwickelten eine große Initiative, um das Eisenbahnwesen für den Wiederaufbau wieder in Gang zu bringen.

Was in den inzwischen verflossenen 30 Jahren mit großer Hilfe und Unterstützung der UdSSR aus der DR in der DDR geworden ist, nämlich ein modernes leistungsfähiges Transportmittel, das sehen wir alle täglich mit eigenen Augen, und dafür danken wir der mit uns brüderlich verbundenen Sowjetunion.

2

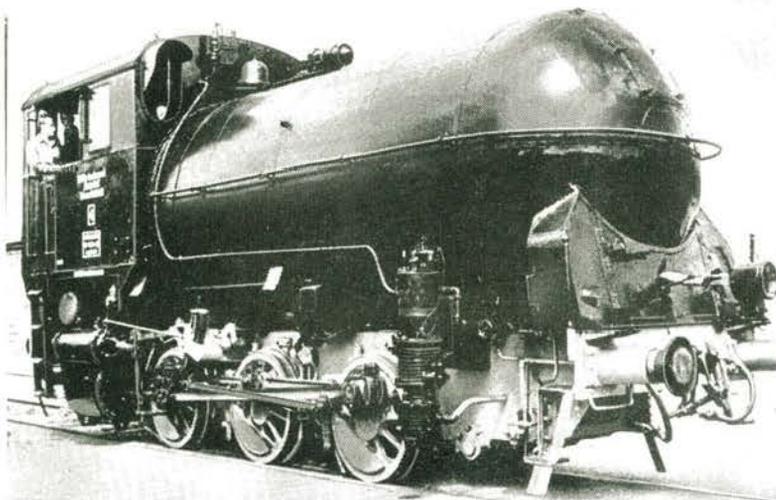


Bild 1 So, wie hier auf dem Bf Saalfeld, sah es bei Kriegsende auf vielen Bahnanlagen aus

Bild 2 Da nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus nicht genügend einsatzfähige Fahrzeuge vorhanden waren, griff man oft zu Notlösungen. So beförderte beispielsweise diese Dampfspeicherlokomotive des jetzigen VEB Chemiefaserkombinat „Wilhelm Pieck“, Schwarza, die ersten Berufszüge zwischen Bad Blankenburg (Thür.) und Orlamünde.

Fotos: Archiv DMV Saalfeld
Archiv CFK Schwarza

Alle Freunde der klassischen Nenngröße H0 werden sich freuen, wenn sie erfahren, daß sie in absehbarer Zeit wieder einmal ein neues Triebfahrzeugmodell erhalten, das heute überall auf den Strecken der DR im Einsatz steht. Vom Hersteller, dem VEB K PIKO ist es eine besonders schöne Geste, wenn er diese Neuheit ausgerechnet in dem Jahre herausbringt, in dem wir den 30. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus feiern, handelt es sich doch bei dem Vorbild der BR 130 und ihren Nachfolge-BR 131/132 um Maschinen sowjetischer Produktion, mit deren Lieferung die UdSSR der DDR hilft, die Traktionsumstellung schneller zu vollziehen. Das vorbildgetreue Modell ist gut detailliert ausgeführt und konstruktiv denkbar einfach aufgebaut. Es ist mit automatischem fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel (A-Licht-Anordnung) ausgestattet und wird fabrikmäßig mit einem Motor geliefert, der in einem der beiden 3achsigen Drehgestelle angeordnet ist. Das Modell besitzt keinen herkömmlichen Rahmen. An den beiden Stirnseiten sind vielmehr zwei aus Plaste gefertigte Bauteile vorgesehen, die einmal je eine Glühbirne und die Beleuchtungseinrichtung aufnehmen, andererseits aber auch gleichzeitig die beiden seitlichen Blechteile durch einfaches Hineinschieben festhalten. Diese Blechteile dienen zur Halterung beider Drehgestelle und des mittig angeordneten Ballastes. So läßt sich das Modell leicht demontieren und ist daher äußerst wartungsfreudig. Der Motor wird lediglich in eine Halterung am Drehgestell von oben eingeklemmt und ist dann bereits einsatzfähig, ohne daß irgendeine feste Lötverbindung oder dgl. notwendig wäre. Angetrieben werden die beiden äußeren Radsätze des Triebdrehgestells, von denen einer Haftreifen besitzt. Doch dürfte sich bei dieser Konstruktion leicht ein 2. Motor im anderen Drehgestell unterbringen lassen. Das Modell besticht durch seine äußerst leisen Laufgeräusche, die durch Verwendung von Kunststoff-Zahnradern gewährleistet werden.

WIR STELLEN VOR

PIKO-H0-Modell der schweren Diesellokomotive der BR 130 der DR

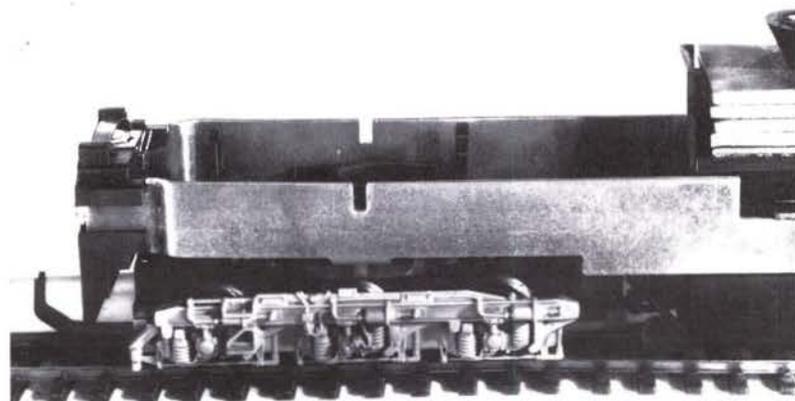
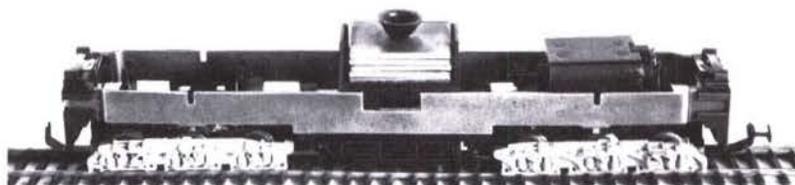
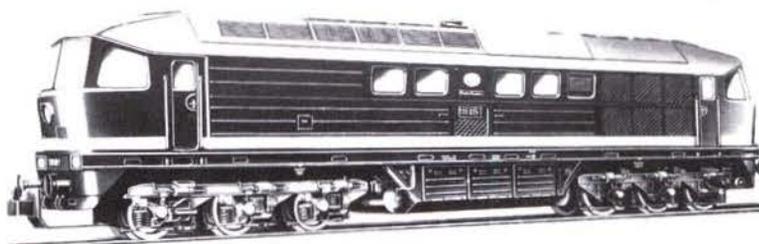


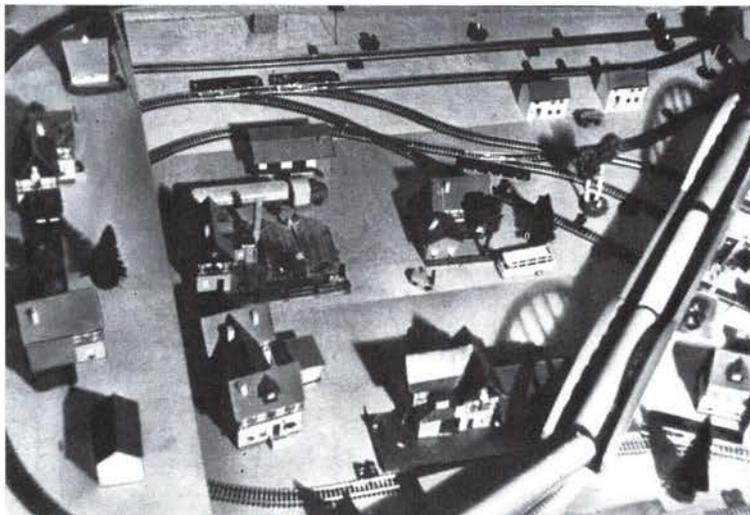
Bild 1 Das PIKO-H0-Modell der BR 130 macht einen schmecken Eindruck. Die detaillierte Ausführung ist so, wie wir sie von PIKO-Modellen her gewohnt sind und läßt daher keine Wünsche offen.

Bild 2 Bei abgenommenem Gehäuse erkennt man den einfachen konstruktiven Aufbau. Die beiden seitlich angeordneten Blechteile werden durch Einschieben in die beiden Plaste-Stirnteile, die außerdem die Beleuchtungseinrichtung aufnehmen, gehalten. Der Motor ist lediglich von oben eingeklemmt, sitzt aber fest in seiner Halterung.

Bild 3 Noch ein Beweis für die filigrane Ausführung: Man beachte die Nachbildung der Drehgestellblenden! In den Kupplungsbügel wird ein Plaste-Kupplungshaken von oben eingeschoben, so daß auch dieses Bauteil leicht auswechselbar ist.

Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin

Ein Modelleisenbahner-Gruß aus der Heldenstadt an der Newa



Wir freuen uns ganz besonders, daß wir in den Tagen, in denen wir den 30. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus feiern, unseren Lesern die TT-Heimanlage des sowjetischen Pioniers Sergej Molotkow aus Leningrad vorstellen können. Er sandte uns vor einiger Zeit einen Gruß aus der Heldenstadt an der Newa, die bekanntlich lange Zeit von den faschistischen Truppen belagert worden war, aber niemals von ihnen erreicht wurde. Die Eltern dieser Pioniere haben die Kriegstage gewiß selbst noch als Kind erlebt.

„Mit der Modelleisenbahn beschäftige ich mich gemeinsam mit meinem Vater und meinen Freunden seit 1965. Einen großen Eindruck machten auf mich die Modellbahnanlagen, die ich im Jahre 1968 auf der Ausstellung „Das Spielzeug der DDR“ in meiner Vaterstadt sah. Danach kaufte mir Vater zahlreiche Artikel aus Ihrer TT-Produktion, die dann schließlich im Jahre 1970 zu einer 2000 mm × 1200 mm großen Anlage verwendet wurden. Einen schematischen Gleisplan dieser Anlage habe ich aufgezeichnet. Wird die Modellbahn nicht betrieben, so hängt sie in Ruhestellung an der Wand. Insgesamt habe ich 14 Weichen und 2 Kreuzungen in die Gleisanlage eingebaut.

Es können jeweils 4 bis 5 Züge gleichzeitig verkehren. Mein Lokomotivpark besteht aus 8 Maschinen, und dazu besitze ich 49 Eisenbahnwagen aller Art. Ihre Zeitschrift lese ich schon mit großem Interesse seit mehreren Jahren...“

Soweit aus dem Brief Sergej Molotkows, der seine Zeilen übrigens in einem einwandfreien Deutsch niederschrieb. Wir wünschen dem sowjetischen Schüler und seinen Freunden noch weiterhin viel Freude bei der Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Im Namen der vielen Pioniere in der DDR, die sich auch dem Hobby Modelleisenbahn verschrieben haben, senden wir die herzlichsten Grüße zurück nach Leningrad. Auf gute und ewige Freundschaft! Drushba!

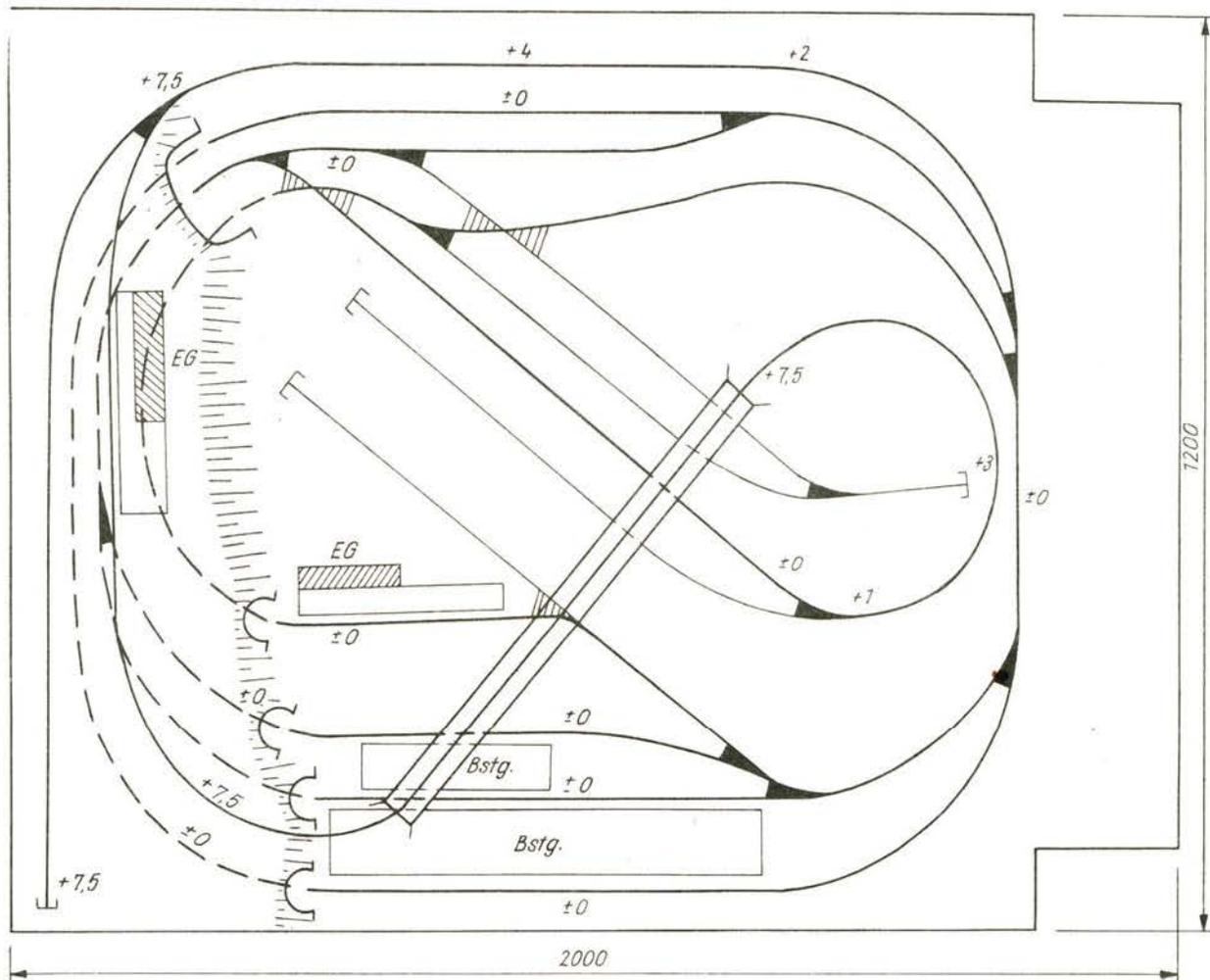


Bild 1 Gleisplan in schematischer Darstellung, der aber den Verlauf der Gleise der TT-Heimanlage erkennen läßt

Bild 2 Sergej Molotkow (ganz links) mit seinen Freunden bei der Beschäftigung mit seiner Modellbahnanlage

Bild 3 Wie man sieht, wurde auf eine ausgesprochene Landschaftsgestaltung noch verzichtet. So ist u. a. der Bahndamm der links im Bild verlaufenden ansteigenden Strecke noch nicht mit einer Böschung versehen.

Bild 4 Auch an diesem Bild erkennt man, daß es die sowjetischen Pioniere, wie so viele Modelleisenbahner, nicht abwarten konnten, den Betrieb aufzunehmen, ehe sie an eine Fertigstellung der Anlage gehen.

Fotos: S. Molotkow, Leningrad

Eine Ellok-Veteranin ist die jetzige 169 002.3 der DB, die im Jahre 1909 von der Lokalbahn-A.G. für die Strecke Murnau—Oberammergau beschafft wurde. Noch immer steht dieser Old-timer, das Vorbild des bekannten PIKO-HO-Modells, im Dienst und verrichtet auf der genannten Strecke treu und brav seinen Dienst. Foto: Bert Jülich, Bad Godesberg (BRD)



Vor 30 Jahren Slowakischer Volksaufstand

Exkursion der ZAG Cottbus zu historischen Eisenbahnobjekten

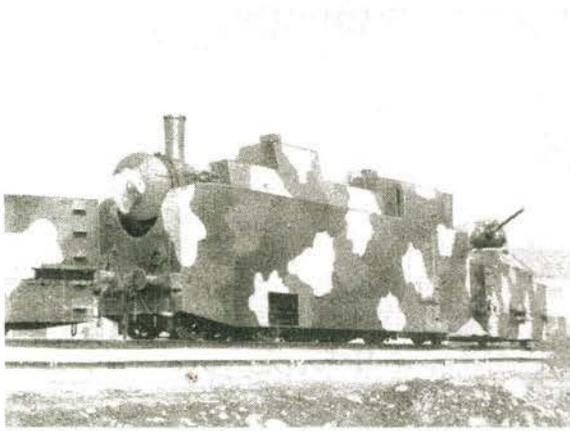


Bild 1 ČSD-Lokomotive Nr. 431 014 im Panzerzug, der jetzt vor der Burg in Zvolen ausgestellt ist

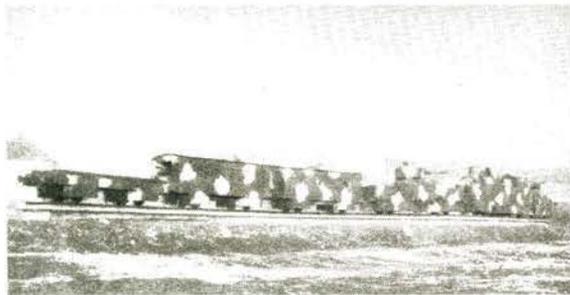
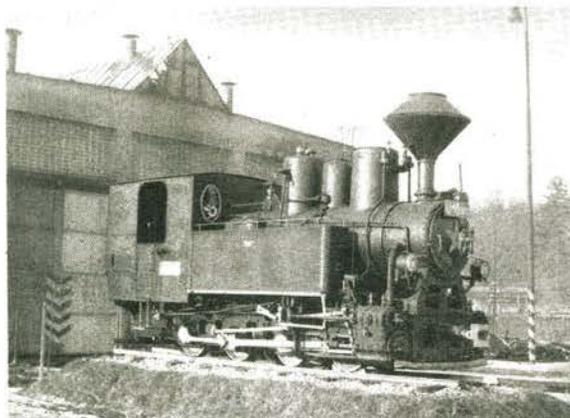


Bild 2 Und hier der komplette Panzerzug als Ausstellungsobjekt

Bild 3 So bewahren die Eisenbahner der ČSD revolutionäre Traditionen für die Nachwelt auf: Die Schmalspurlokomotive U46901 als Denkmal im Depot Brezno aufgestellt, erinnert an die Kämpfe der Partisanen.
Fotos: Reiner Preuß, Berlin



Im 30. Jahr der Befreiung vom Faschismus hatte sich die Zentrale Arbeitsgemeinschaft 2/13 Cottbus etwas Besonderes vorgenommen: In Wiederholung einer Exkursion vom Jahr 1973 in die Slowakei fuhren wir im Januar dieses Jahres während des 30. Jahrestages des Slowakischen Volksaufstandes nach Brezno. Sowohl die Zeit als auch der Ort ermöglichten es, an den Feierlichkeiten zum 30. Jahrestag der Slowakei teilzunehmen, und die Exkursion mit Fahrten zu historischen Stätten zu verbinden. Am 29. August 1944 brach der Slowakische Nationalaufstand aus, indem Partisanenbrigaden die bedeutendsten Zentren der Mittelslowakei besetzten. Am Aufstand beteiligten sich auch Sowjetsoldaten sowie Soldaten der am Kriege gegen Hitler-Deutschland beteiligten Westalliierten, denen die Flucht aus deutschen Gefangenenlagern gelungen war. Die Partisanen trafen auf einen erbitterten Widerstand der deutschen und slowakischen Faschisten. Die größte Hilfe wurde den Aufständischen zuteil, als die Rote Armee ihre Karpatenoffensive einleitete und nach blutigen Kämpfen am Duklapaß am 4. Oktober 1944 gemeinsam mit dem Tschechoslowakischen Armeekorps das Gebiet der Slowakei betrat.

Die Regierung des vom Faschismus abhängigen slowakischen Staatsgebildes rief nach Ausbruch des Aufstandes SS-Einheiten zu Hilfe, die aber nicht mehr in der Lage waren, den Aufstand völlig zu unterdrücken.

Die Waldeisenbahnen in der Slowakei gewährten den slowakischen Freiheitskämpfern beim Nachschub und beim Verwundetentransport eine große Hilfe. Von besonderer Bedeutung waren die Hronec- und die Viglaš-Waldbahn. Deshalb traten bei ihnen auch dadurch die größten Zerstörungen auf. So blieb bei der Viglaš-Bahn keine Lokomotive übrig, und das Heizhaus in Očova wurde total zerstört. Nach der Befreiung waren daher der Neuaufbau in Viglaš und die Ausleihe von Lokomotiven von anderen Bahnen notwendig. Bei der Hronec-Bahn fand man nach der Befreiung kaum noch einen nennenswerten Lokomotivbestand vor. Eine erste Hilfe für sie bedeuteten Lieferungen durch die Firma ČKD.

Bei den Waldbahnfahrten sahen wir gepflegte Gedenkstätten entlang den Strecken in den ehemaligen Partisanengebieten. Das Personal wußte vom Schicksal ihrer Verwandten und Freunde zu berichten. Beeindruckend für uns war auch eine Gedenkfeier in Brezno, wo der gefallenen Helden der Slowakei und der Sowjetunion gedacht wurde.

Vor der Burg Zvolen ist jetzt ein Panzerzug aufgestellt. Diesen hatten klassenbewußte Eisenbahner der Werkstatt in Zvolen innerhalb von drei Tagen nach Ausbruch des Slowakischen Volksaufstandes fertiggestellt. Er fügte den Faschisten auf der unzugänglichen Eisenbahnstrecke Vrutky—Banská Bystrica, die auch den Namen „Strecke des Volksaufstandes“ erhielt und die wir während der Exkursion befuhren, schwere Verluste zu. Zwei weitere Panzerzüge wurden aufgebaut, der eine kämpfte zwischen Banská Bystrica und Červená Skala, der andere wurde in Zvolen zerstört. Die Slowakei ist ein an geschichtlichen Erinnerungen reiches Land. Gerade deshalb wurde unsere Winterexkursion in diesem Gedenkjahr, in dem viele Völker Europas den 30. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus feierlich begehen, zu einem ganz besonderen Erfolg.