

Spezial 23



ENDE

INDEX

HILFE

Klicken Sie auf eine Überschrift, um in den entsprechenden Artikel zu gelangen. Wenn Sie Beiträge zu bestimmten Themen, Rubriken und Stichworten suchen, so klicken Sie auf den Button „Index“.

INHALT MIBA Spezial 23

Deutsch-Deutsches

- 3 Geist oder Geld?
- 6 Elbsandstein in Gelenau
- 16 Signale in Ost und West
- 27 Wessi baut Ost
- 32 Organisation und Organ - Modelleisenbahner im Dienst des Sozialismus?
- 38 Zum Beispiel Markersbach
- 50 Piko im Aufwind
- 52 Nischen-Existenz im Einheitsstaat
- 57 Die drei T aus Seibnitz
- 58 Weichen zum Schutz der Volksrepublik
- 63 Sachsenmodelle mit langer Tradition
- 64 ... und noch mal ins Erzgebirge
- 72 Entree-Billets fürs Paradies
- 80 Modellbahn für die Wissenschaft
- 84 So entstand mein Langenschwalbacher
- 88 Dampf und Schnee und schmale Spur
- 94 Gützold: Am Anfang war eine Kolbengiesserei

Fritz Borchert, den wir um dieses „Zur Sache“ gebeten haben, arbeitete lange Jahre als Lektor im Ostberliner Verkehrsverlag transpress. Ab 1990 war er Chefredakteur des „Modelleisenbahner“. Den Umzug der traditionsreichen Zeitschrift von Berlin nach Stuttgart hat er nicht mitgemacht. Er blieb also in Berlin und wirkt heute als freier Eisenbahnpublizist.

Sprache ist etwas Lebendiges, sie entwickelt sich mit den gegebenen Umständen. So scheint es heute in Deutschland als normal empfunden zu werden, von *Ossis* und *Wessis* zu reden, Begriffe, die erst vor vier Jahren geboren wurden und das Gegenteil von dem bewirken, was gesellschaftlich anzustreben ist: Sie verfestigen eine Teilung, die doch eigentlich überwunden werden soll. Halten die Modelleisenbahner da mit?

Allgemein ist anerkannt, daß die letzten 40 Jahre im Eisenbahn hobby eine zweigleisige Entwicklung bewirkt haben. Das war nicht so sehr auf den Einfluß des Vorbildes zurückzuführen – auseinanderdriftende Fahrzeugkonstruktionen, Signale und Vorschriften – als vielmehr auf die völlig anderen gesellschaftlichen

Gegebenheiten. Vereine im Sinne bürgerlichen Rechts waren in der DDR schlicht verboten, also drängten sich die Freunde der Eisenbahn in die Arbeitsgemeinschaften.

Hier fanden sie die Nische, sich abseits vom die Kreativität lähmenden Alltag schöpferisch zu betätigen. Ungewollt gefördert wurde die Flucht ins Hobby durch die Schwerfälligkeit der DDR-Wirtschaft, technische Neuerungen in die Realität umzusetzen. Nicht allein, daß jede Änderung ohnehin Störfaktor für eine starre Planwirtschaft ist, gab es stets enorme Materialschwierigkeiten. Zusammen führte das – um nur ein Beispiel zu nennen – in der Modellbahnindustrie dazu, daß elektronische Bauelemente nicht eingesetzt wurden. Hier liegen die Wurzeln für die ausgeprägte Bastelfreudigkeit der DDR-Modellbahner bis hin zur Kleinserienherstellung. Auch die Wurzeln für die Lust am Wettbewerb, national wie international, sind da zu suchen, weil es natürlich ist, seine Kraft messen, sein Können beweisen zu wollen.

Die unterschiedlichen Gegebenheiten konnten indes nicht verhindern, daß über alle Zonen-, Staats- und Verbots Grenzen hinweg zwischen den deutschen Modellbahnern ein lebhafter Austausch stattfand. Die DDR-Zeitschrift *Modelleisenbahner* wechselte gegen Zubehör über die Mauer, Bücher aus dem DDR-Verkehrsverlag transpress wurden gegen Fahrzeuge getauscht, und die Reisemöglichkeiten der westdeutschen Eisenbahnfreunde führten viele Gleichgesinnte im DR-Dampflokiparadies zusammen.

Im Jahr 1990 standen mit der politischen Vereinigung der beiden Staaten auch Entscheidungen über das weitere Schicksal der beiden deutschen Modellbahnverbände an. Es geht hier nicht ums Schiedsrichtern, ob die Befürworter oder die Gegner einer Vereinigung des DMV mit dem BDEF aus heutiger Sicht die Klügeren waren. Es gilt aber

festzustellen, daß die Vereinigung nicht zur Stärkung des Modellbahnwesens geführt hat. Ganz sicher ist das auch den seit 1990 permanent stattfindenden fruchtlosen Auseinandersetzungen in der und um die Führungsriege des BDEF zuzuschreiben.

So vermochte niemand bisher die Muße zu finden, einmal darüber nachzudenken, ob denn die beim DMV gehandhabte Regionalisierung des Verbandes in die acht Direktionsbezirke der DR vom Prinzip her nicht auch für den BDEF nützlich sei.

Es ist schließlich eine Binsenweisheit, daß man besser miteinander kann, wenn man sich näher kennt, daß man schneller zueinander findet, wenn man es zueinander nicht so weit hat. Das gilt für die Sachsen genau so wie

für die Hessen, die Nordlichter oder die Berlin-Brandenburger. Gerade die haben bewiesen, was ein kluger Führungsstil vermag: Dem behutsamen Wirken des viel zu früh verstorbenen Horst Schild ist es zu verdanken, daß in der Hauptstadt keine Trennungslinie zwischen den Vereinen mehr besteht.

Wenn auch einige Idealisten das Hobby für ein Ding an sich halten, worin die Politik nichts verloren habe, so schert sich die Wirklichkeit nicht darum. Hobbys sind nicht im Vakuum angesiedelt, sondern unter anderem in Europa. MOROP ist vor 20 Jahren mit dem Ziel geschaffen worden, die Kraft der nationalen Verbände unter einem Dach zusammenzufassen. Das hat Früchte getragen, man denke allein an die Segnungen der Normung.

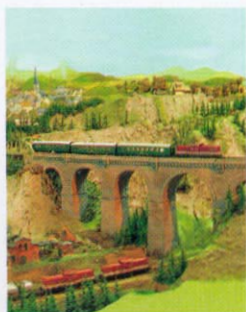
Nun klopfen in diesen Tagen die politisch als *osteuropäisch* bezeichneten Staaten an die Pforte des Europa-Hauses. Mit ihnen begehren die Modelleisenbahner Einlaß. MOROP hat sie aufgenommen, unbürokratisch, was die Beiträge betrifft – Devisen, über die in Prag, Warschau, Budapest, Sofia und Moskau kaum ein Modellbahnverband verfügt. MOROP appelliert daher an die Solidarität, sucht Sponsoren und Spender – und findet sie. Aber kein Weg scheint zu einem europaweiten Modellbahnwettbewerb zu führen. Auf die wiederholte Anregung hört man als Antwort Argumente, wie das der ungleichen Ausgangslinie hinsichtlich der Materialbasis und andere Ausflüchte mehr.

MOROP wird andererseits immer häufiger vorgeworfen, ein Reisebüro für ältere Eisenbahnfreunde geworden zu sein. Wäre es nicht an der Zeit, hier endlich etwas mehr für die Modellbahner und für echte Gemeinsamkeit zu tun? In hohem Maße reizvoll wäre zu sehen, was Kreativität aus einer guten oder schlechten Materialsituation zu schaffen vermag. Schließlich ist es doch der Geist, der verbindet, und nicht das Geld.

Fritz Borchert

GEIST ODER GELD?

Günter Kühn fotografierte den Viadukt auf der großen Anlage des Modellbahnclubs aus Gelenau.



MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

☐ **Ja,** bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm

☐ **Ja,** bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ zukommen.

☐ **Ja,** Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen“ testen.

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen“ anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag. Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten. Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

☐ Bankeinzug ☐ Rechnung ☐ Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartenummer

BLZ/gültig bis

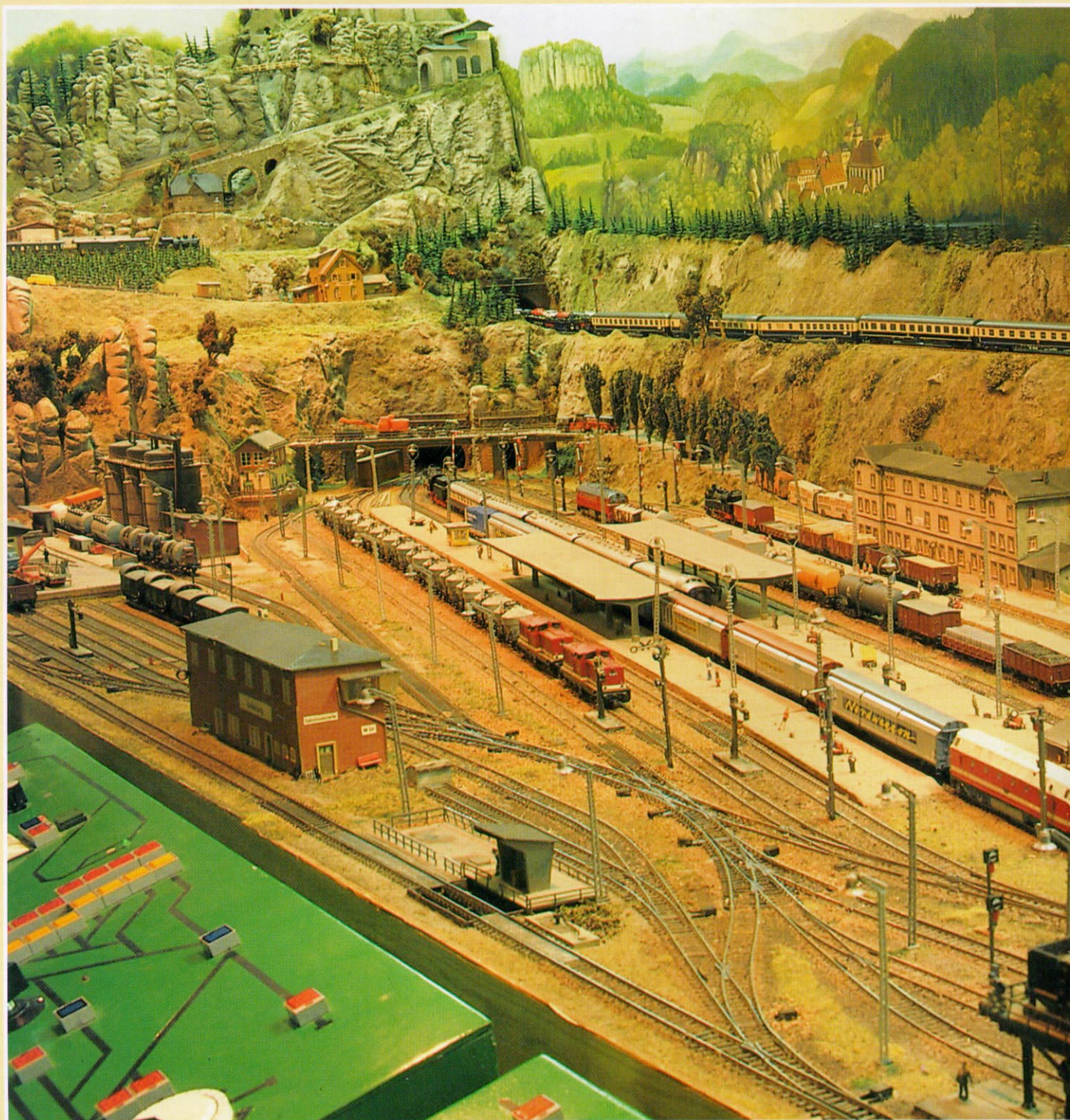
Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

- ☐ den Füller
☐ die Mini-Datenbank

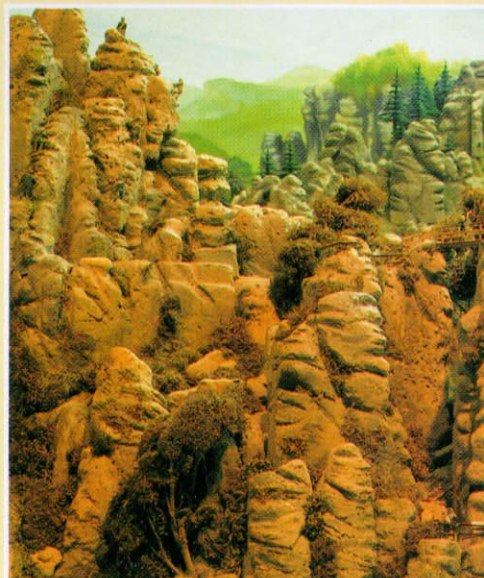
Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift



Günter Kühn

ELBSANDSTEIN IN GELENAU



Günter Kühn

Poetisch. So kann man die Gelenauer Clubanlage nennen. Besonders der gemalte Hintergrund und die Felsstürme tragen zur ungewöhnlichen Wirkung bei.

Schon vor einigen Jahren hatte ich die alljährliche Ausstellung der Gelenauer Modelleisenbahner besucht. Ihre optisch hervorragend gestaltete Anlage war Grund genug, auch im Advent 1994 wieder nach Gelenau zu reisen. Ich meldete mich kurzfristig an, und wurde von den Erzgebirglern herzlich willkommen geheißen. Kurz zuvor hatten die Gelenauer in MIBA-Spezial 22 den Bericht über die Plauener Kollegen gelesen. Einer Reportage stand also nichts im Wege.

Zunächst ein wenig Geschichte: Im Februar 1974 scharten sich um Reinhard Herrmann einige Modelleisenbahner und gründeten die AG 3/52 des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR. In MIBA-Spezial war zu lesen, was ein solches Kürzel bedeutete. Da es in der DDR keine bürgerlich-rechtlichen Vereine gab und geben durfte, organisierten sich die Modellbahner im Rahmen der Massenorganisationen. Die Struktur des DMV war eng mit den Reichsbahndirektionen verknüpft, „AG“ hieß Arbeitsgemeinschaft, „3“ stand für RD Dresden, und „52“ war die Ordnungsnummer, die tatsächlich auf die vorhandene Zahl der Arbeitsgemeinschaften schließen ließ. Mehr zum Thema an anderer Stelle in diesem Heft.

Zu Weihnachten 1974 fand eine Ausstellung von Heimanlagen einzelner Mitglieder statt, aber gleich danach ging man an den Bau von Gemeinschaftsanlagen in Nenngröße TT. Die größte maß immerhin 12 Quadratmeter, für die damals im Aufwind segelnde „Spur TT“ ein beachtliches Ausmaß. Man widmete sich auch den Größen N (Piko) und H0m (Herr-Zeuke).

Auf der großen Kölner Modellbahnausstellung 1992 errang der Erzgebirgische Modellbahn-Club Gelenau mit seiner Anlage den Publikumspreis. Günter Kühn hat das Werk der Gelenauer für uns an Ort und Stelle noch mal in Augenschein genommen.



Günter Kühn

Der große Bogenviadukt trennt die beiden Schenkel der L-förmigen Großanlage.

Am Fuß der Brücke befindet sich eine der zahlreichen Fabriken, wie sie für das traditionsreiche Industriegebiet Erzgebirge typisch waren.

Erzgebirge und Elbsandstein? Kein Problem für die Gelenauer Geographie.

Auf der Hauptbahn ein DB-Zug, während sich auf der Nebenbahn eine DR-Garnitur hinauf ins Gebirge quälen muß. Beide Strecken überqueren hier den Abfluß des Stausees.

Im Jahr 1980 machte man sich dann an eine große H0-Anlage. Die Planung sah eine Grundfläche von 25 Quadratmetern vor, die Hauptstrecke sollte doppelgleisig sein. Im großen Durchgangsbahnhof sollte eine eingleisige Nebenstrecke abzweigen, fortgeführt von einer Schmalspurbahn: kein Wunder, denn Gelenau, einst im Thumener Netz gelegen, hatte

früher einen eigenen Schmalspurbahnhof. Nicht genug damit, auf die höchsten Sandsteintürme hinauf war eine Zahnradbahn geplant. Damit ist auch schon die Region umrissen, die die Gelenauer sich als Vorbild wählten: das Elbsandsteingebirge, die „Sächsische Schweiz“ also, mit den imposanten turmartigen Felsen. Umfangreiche Naturstu-



Günter Kühn

dien waren nötig, bis diese Naturdenkmäler in Polyurethan-Hartschaum nachempfunden werden konnten.

Das Projekt wurde tatsächlich verwirklicht. 250 Meter Gleis mit 53 Weichen wurden verlegt. Auf der Hauptstrecke können 14 Züge im Blockbetrieb verkehren. Auf der Nebens Strecke fahren vier Garnituren, und auf der Schmalspur sind drei Züge im Einsatz. Gesteuert wird die Anlage über Reed-Kontakte durch 300 Relais. Der verdeckte Aufenthaltsbahnhof ist mit einer Gleiswahlautomatik versehen, die die ankommenden Züge in jeweils freie Gleise leitet. 1985 konnte diese Anlage dann bei der großen Modellbahnausstellung am Berliner Fernsehturm ausgestellt werden, wo sie wohl die meisten der 150 000 (!) Besucher in Augenschein nahmen.

Wie in der DDR üblich, erhielten die Erzgebirger viele Auszeichnungen. Mehrere Freunde wurden mit der Ehrennadel des DMV ausgezeichnet. Freund Peter Schmorl errang 1985 beim Modellbahnwettbewerb in Trutnov (Tschechoslowakei) den Sonderpreis für seine selbstgebauten Licht- und Formsignale, 1987 erhielt er in Budapest ein Diplom für die EZMG-Lichtsignale nach sowjetischem Vorbild. Auf einem anderen Gebiet trat Claus Schlegel an die Öffentlichkeit: Er veröffentlichte das Buch *Die alte Erzgebirgsbahn*, eine plastische Dokumentation über die Strecke Zwönitz—Scheibenberg. Den größten öffentlichen Erfolg erzielten die Gehlenauer jedoch nach der Wende auf der Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Köln 1992. Im Urteil der Besucher war die Clubanlage aus dem fernen Sachsen die schönste der hier ausgestellten. Den Publikumspreis Köln 1992 überreichte Bundesfamilienministerin Angela Merkel persönlich.

Schwierig war es zu DDR-Zeiten oftmals, das benötigte Material zu beschaffen. Beziehungen halfen, selbst wenn es im Handel nichts gab. „Haste mal ne Fettbemme – ich geb dir ne Butterbemmel!“ – nach diesem Motto ging immer etwas. Die in der Strumpffabrik tätigen Modellbahnfreunde zogen also mit Damenstrümpfen los, um Material für die Clubanlage zu ergattern. Auch ging man auf Hamsterfahrten in den Norden der DDR. Die

Die Gehlenauer Clubanlage ist ca. 16,5 m lang und maximal 6,80 m breit. Als verschlungenes

Oval durchläuft die Hauptbahn mehrere Ebenen. Noch rätselhafter für den Zuschauer dürfte der Trassenverlauf der Nebenbahn sein.

Dazu kommen noch Schmalspur- und Zahnradbahn.

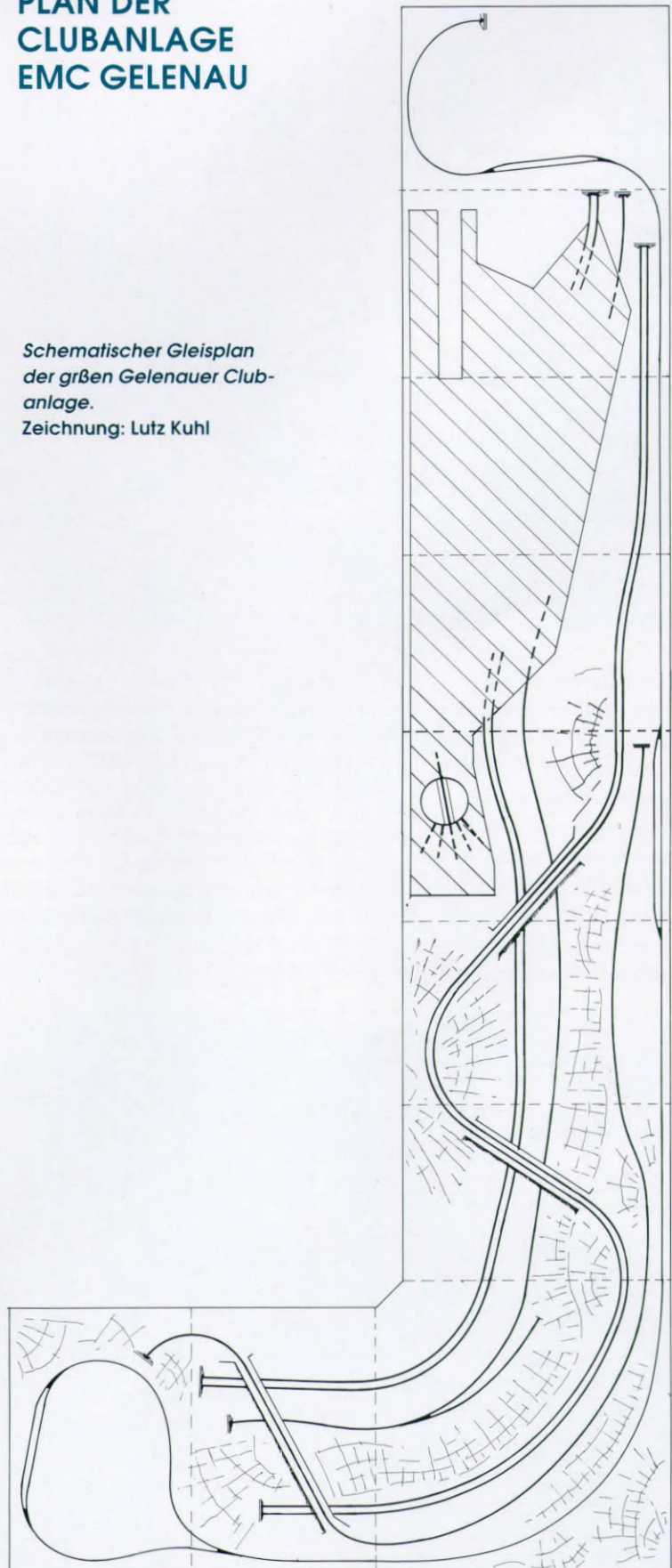
Nach einer längeren Betriebspause fragen sich sogar die Aktiven des Gehlenauer Clubs manchmal: „Ja, wo laufen sie denn?“

Bisher scheinen sie diese Frage immer wieder zutreffend beantwortet zu haben.

PLAN DER CLUBANLAGE EMC GELENAU

Schematischer Gleisplan der großen Gehlenauer Clubanlage.

Zeichnung: Lutz Kuhl





EMC Gelenau

Unten: Butter- oder Fettbemme? Diese Frage blieb beim Ausflug der AG 3/52 im Jahr 1981 von untergeordneter Bedeutung. Beim alltäglichen Kampf um Modellbahnartikel jedoch stellte sie sich gebieterisch: Vieles konnte nur durch weitreichende Tauschgeschäfte beschafft werden.

Verteilungsstruktur für Modellbahnartikel war allen rätselhaft. Die „Sozialistischen Großhandelsbetriebe“ (SGB) hatten Abnahmeverträge mit den Herstellern, aber die Fachhandelsgeschäfte wurden nicht nach Bedarf beliefert, sondern nach einem festen Verteilerschlüssel. So hatte man im Norden Überfluß, im Süden aber, wo die meisten Modellbahner wohnten, gab es meist wenig oder manchmal überhaupt nichts. Den alljährlichen Ostsee-Urlaub – wo anders konnte man schon hinfahren! – nutzten Modellbahnfreunde aus dem Süden

der Republik dann dazu, sich ausgiebig mit Modellbahn einzudecken. So auch die Leute aus Gelenau, die sich besonders gern an das Fachgeschäft Modellbahn-Schaft im Ostseebad Kühlungsborn erinnern.

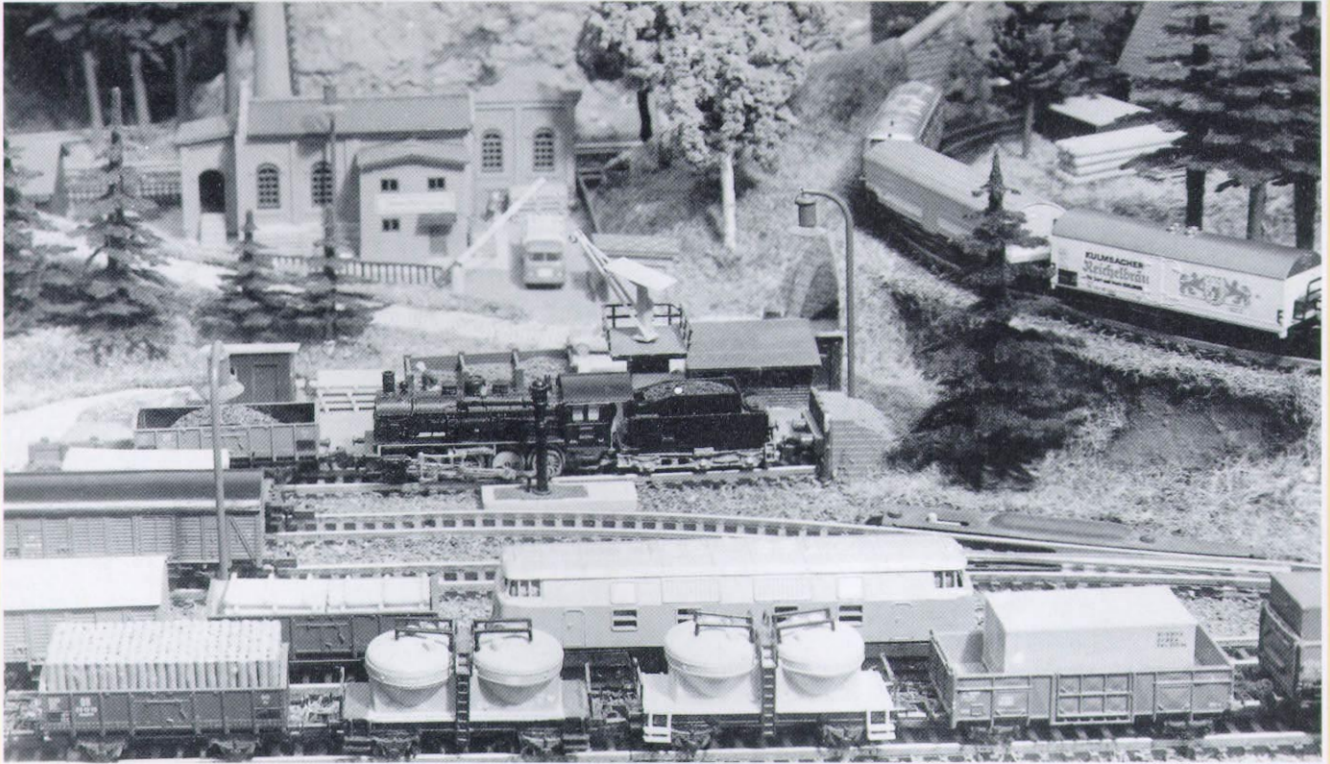
Aber auch der DMV sorgte in bescheidenem Maß für die Versorgung seiner Mitglieder. Im Gedächtnis bleiben z. B. Kleinserien-Bausätze in ganz beachtlicher Qualität, die in kleiner Stückzahl auch in den Westen gelangten, etwa die für den ETA 177, den Ost-SKL, den vierachsigen Maschinenkühlwagen MK4 oder eine Fährbootwagen-Einheit.

Raumprobleme oder Schwierigkeiten mit der Entwicklung seit 1989 kennen die Gelenauer Modellbahner nicht. Mit Hilfe des Bürgermeisters der 7000-Einwohner-Gemeinde wurden dem Club 150 Quadratmeter in einem gemeindeeigenen Gebäude mietfrei zur Verfügung gestellt. Auf den Ausstellungsraum entfallen allein 100 Quadratmeter. Freilich mußten die Clubmitglieder ihr Heim erst selbst renovieren und umbauen. Kein Problem, denn die Mitglieder kommen aus allen möglichen Gewerken. Als nächstes wird das Dachgeschoß ausgebaut, in dem die große Clubanlage unterkommen wird, während an ihrem alten Platz eine kombinierte H0/H0e-Anlage entsteht.

Freizeit. Damit wußten die Erzgebirgler schon immer etwas anzufangen. Sie veranstalteten zahlreiche Exkursionen, so z. B. zum damaligen Thumener Schmalspurnetz, was ja direkt vor der Haustür lag. Auch besuchte man die „Schmale“ Wolkenstein-Jöhstadt, die Harzquerbahn und selbstverständlich auch



EMC Gelenau



EMC Gelsenau

den „höchsten Berg der Welt“, wie der Fichtelberg in der DDR genannt wurde. Bei Grillfesten und Kegelpartien kamen auch die Frauen der Clubmitglieder auf ihre Kosten. Die Wende ließ auch für die Gelsenauer die Welt weiter werden. So ist für 1995 eine mehrtägige Fahrt zu BVZ und RhB in die Schweiz geplant. Ich bin dazu eingeladen und freue mich schon auf diese Reise mit den neu gewonnenen bahn- und modellbahnkundigen Freunden.

Sie sind bestimmt neugierig geworden, und die Modellbahnfreunde im Erzgebirge freuen sich auf neue Kontakte. Ihre Adresse:

*Erzgebirgischer Modellbahnclub Gelsenau e.V.
Ernst-Grohmann-Straße 7
09423 Gelsenau/Erzgebirge
Tel. 03725/68137*

Melden Sie sich an, schauen Sie rein. Ich lernte gute Freunde kennen, die sich in jeder Beziehung für unser Hobby einsetzen. *Günter Kühn*

Linke Seite oben: Der damalige Vorstand der Modellbahn-AG Gelsenau Reinhard Herrmann führt seine TT-Anlage vor und wirbt damit für Modellbahnernachwuchs (1974). Möglicherweise entspringt der Slogan einem gewissen Rechtfertigungsdruck der Hobbykollegen-Ost gegenüber ihrem Staat. Hat Karl Marx die Freiheit vor allem in der von Brotarbeit befreiten Zeit gesehen? – Grund genug für einen autoritären Staat, gerade hier seine Sinnkriterien anzumelden.

Oben: Auch in Größe N haben sich die Gelsenauer versucht (1978). Neben Piko-Fahrzeugen waren einige West-Importe unterwegs.

Links: Triumph für Gelsenau. In Köln 1992 erhalten Reinhard Herrmann (links) und Fritz Hofmann (mit Pokal) den Publikumspreis. Angela Merkel, damals Bundesfamilienministerin, war zu diesem Ereignis extra aus Bonn angereist.



EMC Gelsenau

Günter Kühn



Ein Stockwerk höher in der Stauseeegend. Die besondere Attraktion der Gelenauer Anlage besteht in der gemalten Hintergrundkulisse mit ihren auf die reale Anlage fein abgestimmten Farben.

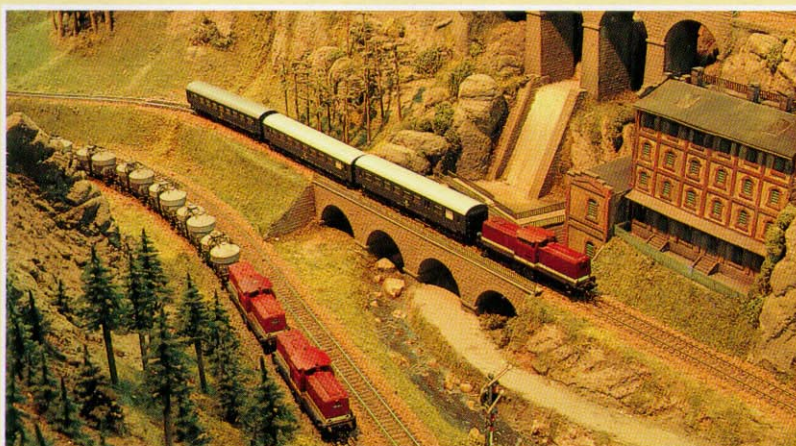


Ende der siebziger Jahre erschienen von der AG Marienberg verschiedene Bausätze des ETA 177. Auch im Westen gab es sie hie und da zu kaufen. Sie fügten sich in geschickten Händen zu hervorragenden Modellen zusammen.

Günter Kühn



Günter Kühn



Günter Kühn

Umfangreiche Naturstudien gingen der Felsgestaltung voraus. Elbsandsteingebirge: Die Bergkuppen ähneln den mesas des nord-amerikanischen Westens. Auch hier ist es gelungen, den dreidimensionalen Mittelgrund der Anlage mit dem gemalten Hintergrund zu einer fast nicht mehr unterscheidbaren Einheit zu verschmelzen. Die Bergbahn hat jedoch noch drei Dimensionen.

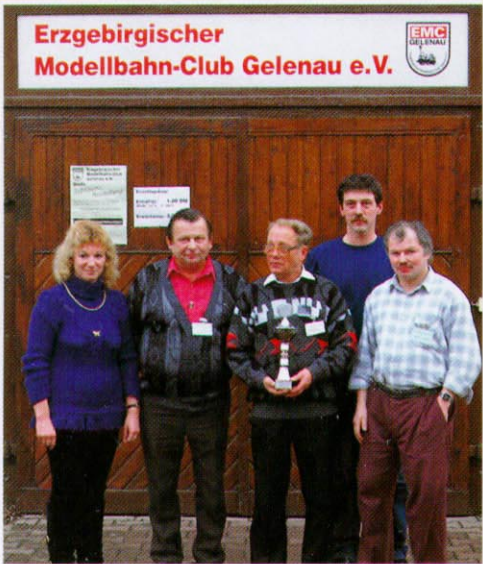
Links noch mal einen Blick auf den Stausee-Ablauf. Auf der Nebenbahn eine 110 mit Bghwe-Wagen. Die Hauptstrecke befährt eine „Doppelspanne“ derselben Gattung mit einem „Zwiebelzug“ für den Zementtransport.

Günter Kühn



Was wäre eine sächsische Modellbahnanlage ohne die heimische Schmalspur?

Stolz auf ihr Vereinsheim präsentieren sich von links nach rechts; Ursula Neumann, Fritz Hofmann, Reinhard Herrmann, Steffen Dittrich und Matthias Friedrich.



Günter Kühn



Günter Kühn



Vereinslorbeeren. Wohl jeder Modellbahnclub lebt auch von der Anerkennung der Fachwelt und einer größeren Öffentlichkeit. Die Gelenauer haben daran keinen Mangel.



Günter Kühn

Wehrkirche auf den Höhen des Erzgebirges. Die Gelenauer können es sich leisten, die Eisenbahn bisweilen sogar nur als Nebenmotiv fungieren zu lassen. Dies ist ein Traum, den sich wegen des Raumbedarfs nur ganz wenige Modellbahner erfüllen können. Sie haben gewöhnlich schon ihre liebe Not mit dem bißchen Gelände, das um die Bahnanlagen herum gerade noch Platz findet. Und eine hervorragend gemalte Kulisse wirkt auch nur dann echt, wenn sie in gebührendem Abstand zum Betrachter steht.



SIGNALE IN OST UND WEST

Mehr als 40 Jahre verlief die Entwicklung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn in den verschiedensten Bereichen nicht immer parallel – auch und gerade im Signalwesen. Grund genug, hier einmal in gestraffter Form auf wichtige Signalbilder und -begriffe einzugehen, die sich in den seit den siebziger Jahren gültigen Signalbüchern der beiden Bahnverwaltungen unterscheiden.

Nach Gründung von BRD und DDR im Jahre 1949 hatte die bald nach Kriegsende einsetzende Trennung zwischen den westlichen Besatzungszonen einerseits und der SBZ andererseits einen „formalen“ Stand erreicht, der eine unterschiedliche Entwicklung in vielen Bereichen beschleunigen sollte, gerade auch bei der Eisenbahn.

Selbstverständlich basierten hier die Signalvorschriften auf einer gemeinsamen Wurzel, dem am 1. April 1935 eingeführten Signalbuch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Zwar gab es bereits zwischen

Mai 1945 und 1949 einige kleinere Änderungen zwischen „Ost-“ und „Westvorschriften“, doch hielten sich diese in noch relativ engen Grenzen. Ein Beispiel hierzu ist das dreiflügelige Hauptsignal, das in den westlichen Besatzungszonen schon 1948 abgeschafft wurde, bei der DR hingegen erst im April 1953.

Eine weitaus größere Zäsur bot das Jahr 1959, als beide Bahnverwaltungen neue bzw. neu bearbeitete Signalbücher einführen: die DR zum 1. 4. 1959, die DB zum 15. 12. 1959. Weitere größere Änderungen erfolgten

bei der DR am 1. 10. 1971 sowie bei der DB am 28. 5. 1972 und am 17. 7. 1986. Daher hatten nach dem letzten Datum die Unterschiede zwischen DR- und DB-Signalen ihr Maximum erreicht.

Formhauptsignale

Hier sind die Unterschiede bei den Bedeutungen der Signalbilder recht gering. Während die DB-Formhauptsignale nur für Zug-, nicht aber für Rangierfahrten gelten, hatte bei der DR ein „Halt“ zeigendes Hauptsignal (als Nachtzeichen dient hier wie bei der DB ebenfalls ein rotes Licht) auch für Rangierabteilungen Gültigkeit.

Mit einer Ausnahme: Wenn am Signalmast die *Rautentafel* (Zs 3) angebracht ist, gilt das betreffende „Halt“ zeigende Hauptsignal *nicht* für Rangierabteilungen. Die bei der DB verwendete Rautentafel (Bü 2) hat dagegen eine völlig andere Bedeutung; dazu aber mehr im Abschnitt „Signale an Bahnübergängen“.

Die Normalausführung des Signalflügels auf der Vorderseite war zunächst sowohl bei der DB als auch der DR weiß mit rotem Rand. Bei



dunklem Hintergrund durfte der Flügel auch rot mit weißem Rand („negativ“) sein.

Beide Bahnverwaltungen ersetzten jedoch die letztgenannte Farbgebungsvariante nach und nach durch die Normalausführung, wobei sich die „Negativflügel“ bei der DR länger als bei der DB hielten; möglicherweise sind sie heute noch hier und da anzutreffen.

Formvorsignale

Größere Unterschiede treten bei den Formvorsignalen auf. Um 1959 wechselte die DB die Farbgebung des Zusatzflügels von Weiß mit rotem Rand auf Gelb mit weißem Rand; die DR behielt dagegen die alte Farbgebung bei. Andererseits änderte die Reichsbahn im Jahre 1959 die Nachtzeichen einiger Signalbegriffe auf jeweils nur ein entweder *grünes* oder *gelbes* Licht.

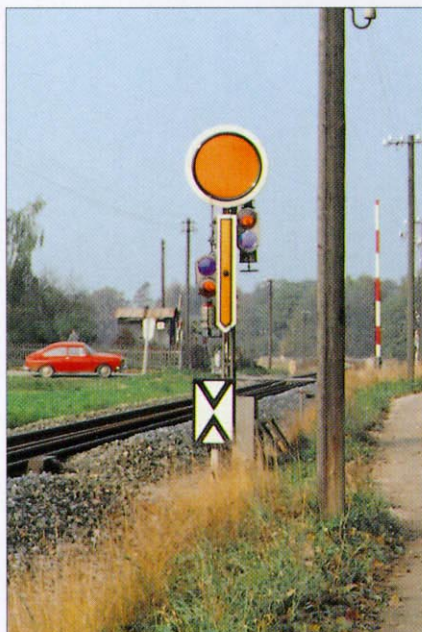
Dies gilt aber nur für Vorsignale, die nicht unmittelbar vor Hauptsignalen stehen. Dort, beispielsweise bei der häufig vorkommenden Anordnung „Ausfahrsvorsignal vor Einfahrhauptsignal“, würde ein Vorsignal mit lediglich einem grünen Licht das gleiche Signalbild wie ein „Fahrt“ zeigendes, unmittelbar dahinter stehende Hauptsignal aufweisen; auf diese Weise wären Verwechslungen nicht

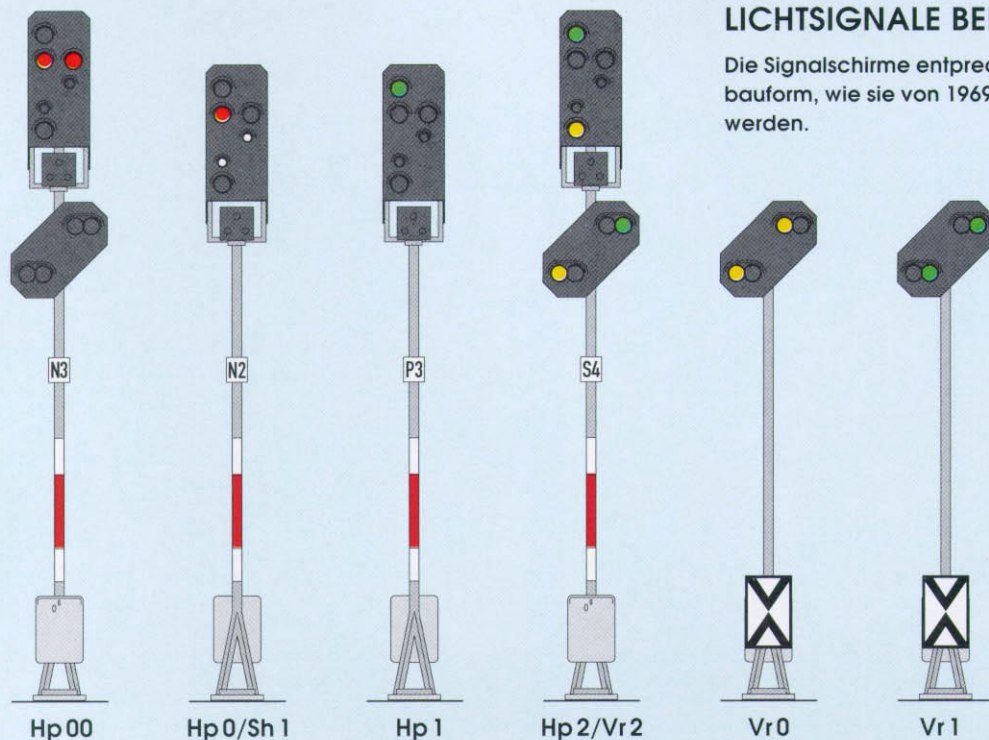
Bei den Formsignalen sind natürlich bei DB und DR die wenigsten Unterschiede zu finden. Dennoch ergaben sich in den Signalordnungen der beiden Bahnverwaltungen im Lauf der Zeit auch hier Differenzen. Auf der linken Seite: Ausfahrtsignal im Bahnhof Falls, rechts daneben ein Formhauptsignal mit der bei der DR üblichen Rautentafel Zs 3.

Auf dieser Seite links ein DB-Lichthauptsignal der Bauart 1958; die Aufnahme rechts entstand im Bahnhof Tharandt und zeigt ein HI-Signal der niedrigen Bauart.

Unten links: Der Zusatzflügel der Formvorsignale bei der DB erhielt eine weiß-gelbe Farbgebung, die Anordnung der Lichter änderte sich nicht. Bei der DR dagegen zeigt das Vorsignal nur ein entweder grünes oder gelbes Licht.

Fotos: Ulrich Rockelmann





LICHTSIGNALLE BEI DER DB

Die Signalschirme entsprechen der Einheitsbauform, wie sie von 1969 an verwendet werden.

Die Lichtsignale der DB wurden entsprechend der Signalordnung von 1935 weiterentwickelt; so faßte man 1959 Lichthaupt- und Gleissperrsignale zusammen.

Bei der Kombination von Haupt-/Sperrsignal und Vorsignal an einem Mast bleibt das Vorsignal dunkel, solange das Hauptsignal Hp 00 zeigt.
Zeichnung: Stefan Carstens

zu vermeiden. So ergaben sich folgende Nachtzeichen:

- *Vf 0* (Am Hauptsignal ist „Halt“ zu erwarten): Ein gelbes Licht bei allein stehendem Vorsignal, zwei nach rechts steigende gelbe Lichter bei Standort des Vorsignals unmittelbar vor einem Hauptsignal.

- *Vf 1* (Am Hauptsignal ist „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zu erwarten): ein bzw. zwei grüne Lichter in der gleichen Anordnung wie bei *Vf 0*.

Die Signalbilder mit jeweils zwei Lichtern entsprachen denen der DB. Daneben benutzte die DR noch den

Signalbegriff *Vf 1/2* („Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h erwarten“), dessen Signalbild dem des Signalbegriffs *Vf 1* glich.

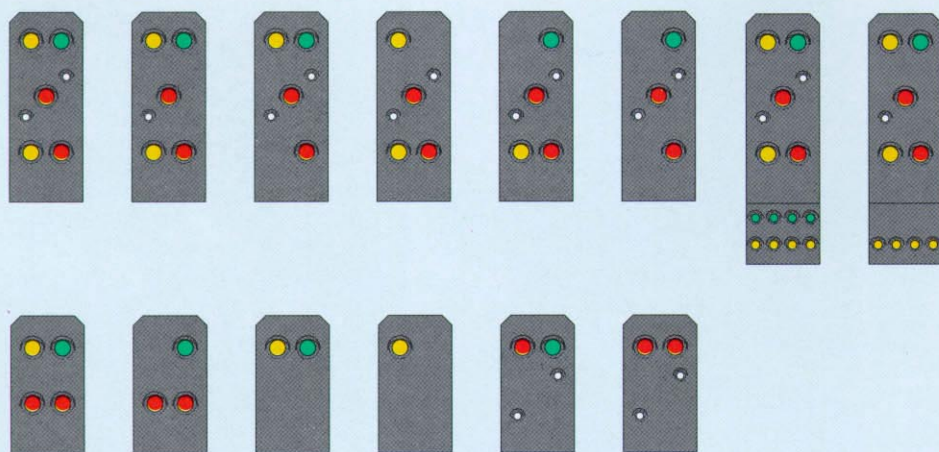
- „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h erwarten“ wurde nachts mit einem grünen und einem gelben Licht signalisiert: unten links Grün, oben rechts Gelb bei der DR; mit der umgekehrten Anordnung der Farben bei der DB: unten links Gelb, oben rechts Grün.

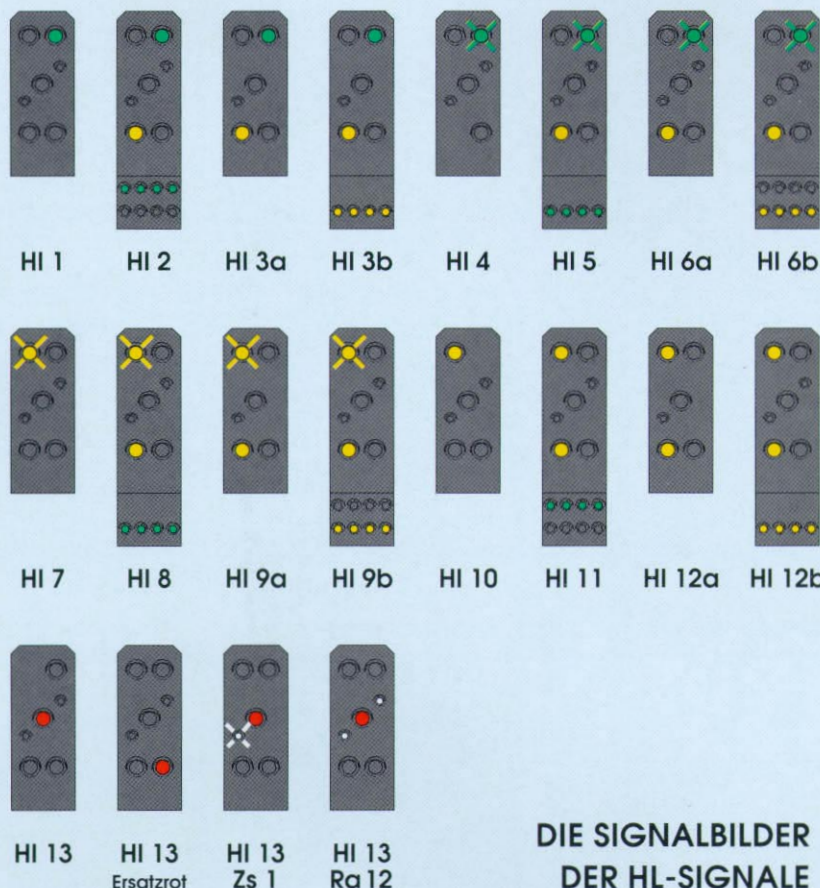
Die HI-Lichtsignale

Zum 1.4.1959 führte die DR ein völlig neues Lichtsignalsystem, das sogenannte HI-System, ein. Die älteren, schon vorhandenen Lichtsignale, deren Signalbilder den Nachtzeichen der entsprechenden Formsignale glichen, blieben ebenfalls weiter gültig, wurden aber in der Regel nicht mehr neu installiert.

Der wichtigste Unterschied des HI-Systems zum herkömmlichen System ist das Fehlen der Kombination „Hauptsignal und Vorsignal“ an einem Mast. Vorsignale werden von Hauptsignalen nicht mehr durch einen anderen Signalschirm, sondern durch das Fehlen eines Mastschildes unterschieden. Die Signalbilder des HI-Systems umfassen grundsätzlich ein oder zwei Lichter, die durch einen Lichtstreifen ergänzt werden können. Das obere Licht zeigt die Geschwindigkeit

Die Standardbelegung der Schirme von HI-Signalen. In der oberen Reihe die großen Signalschirme, ganz rechts mit den Zusatzschirmen für die Lichtstreifen.





**DIE SIGNALBILDER
DER HL-SIGNALE**

Auf einen Blick: alle Signalbilder, die bei den HI-Signalen möglich sind.

Die hohen Signalschirme entsprechen der Einheitsbauform.

Zeichnung: Stefan Carstens

keit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf. Brennt also an einem HI-Signal nur ein (und kein rotes) Licht, ist dies gleichbedeutend mit einem Vorsignalbegriff.

Dabei bestehen folgende Signalisierungsmöglichkeiten:

- grünes Licht: Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit;
- grünes Blinklicht: Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen;
- gelbes Blinklicht: Höchstgeschwindigkeit auf 40/60 km/h ermäßigen;
- gelbes Licht: Halt erwarten.
- ein rotes Licht (Signalbegriff HI 13) bedeutet „Halt für Zug- und Rangierfahrten“.

Zeigt ein HI-Signal zwei Lichter, indiziert das untere, stets gelbe Licht, daß die Geschwindigkeit von 40 km/h an diesem Signal nicht überschritten werden darf. Um noch andere Geschwindigkeiten anzuzeigen, kann das gelbe Licht durch einen darunter befindlichen Lichtstreifen ergänzt werden. Er hat folgende Bedeutungen:

- gelbes Licht und gelber Lichtstreifen: 60 km/h;
- gelbes Licht und grüner Lichtstreifen: 100 km/h.

Befindet sich anschließend an das Signal ein Weichenbereich, gilt die angezeigte Geschwindigkeit auch dort.

Ab 1976 nahm die DR auf Neben- und weniger wichtigen Hauptstrecken auch Lichtsignale russischer Bauart in Betrieb, die prinzipiell ebenfalls die Signalbilder des HI-Systems zeigen können. Auffallend ist der gänzlich andere Signalschirm: nicht rechteckig mit abgeschrägten Ecken, sondern oval mit sehr langen Schuten. Da pro Schirm nur maximal drei Lampen untereinander aufgenommen werden können, sind unter Umständen zwei Schirme pro Signal notwendig. Der Mast ist in Rohrform ausgebildet.

Zusatzsignale für Hauptsignale

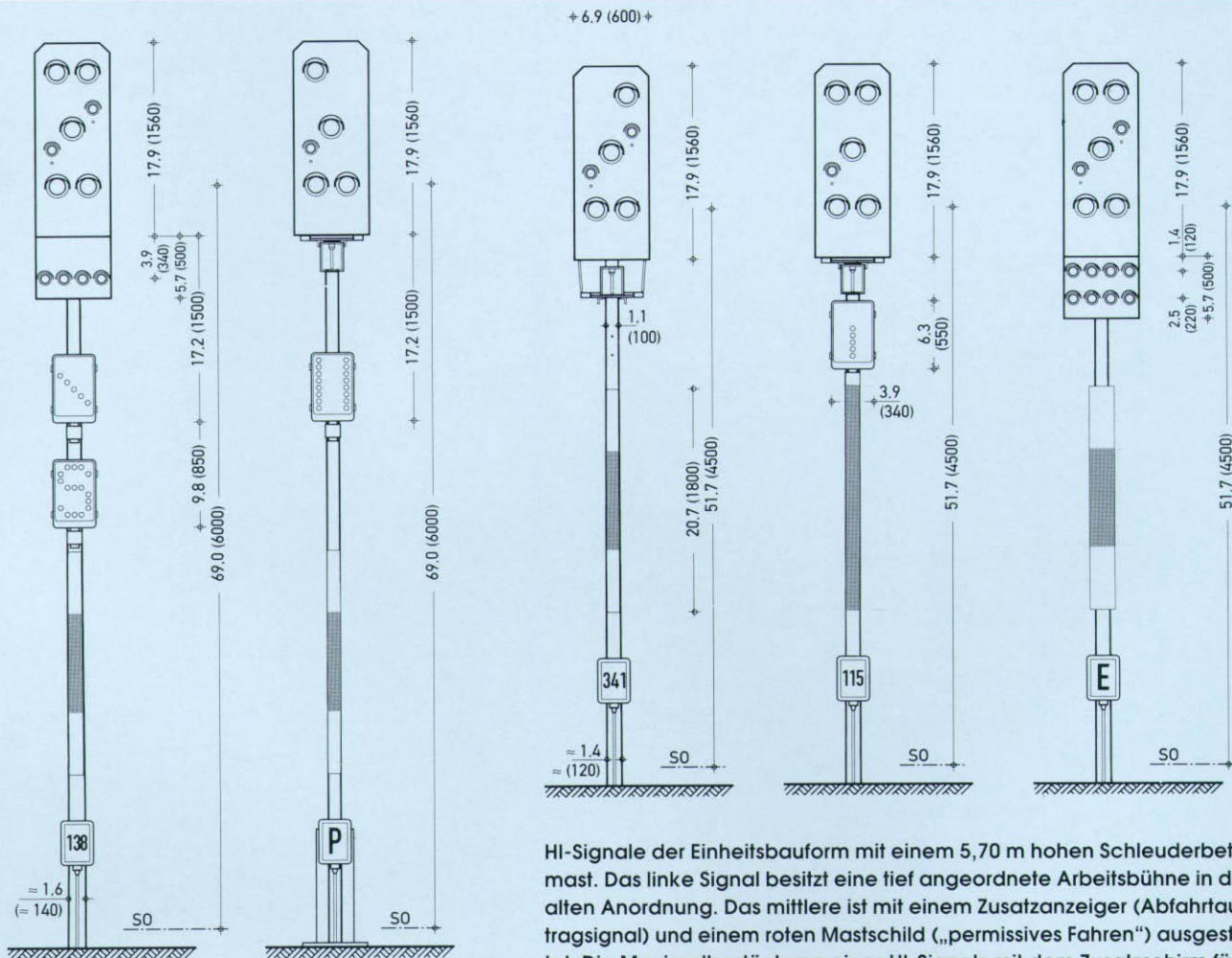
Zur Beschleunigung des Betriebsablaufs führte man schon frühzeitig Zusatzsignale ein, von denen hier nur zwei charakteristische Signale und Signaltafeln genannt werden sollen: *Ersatzsignal* und *M-Tafel* (die Rautentafel der DR wurde bereits im Abschnitt über Formhauptsignale erwähnt). Das Ersatzsignal (bei DR und DB Signal Zs 1) erlaubt beim Blinken bzw. Aufleuchten ein Vorbeifahren des Zuges bei Halt zeigendem Hauptsignal.

Ursprünglich bestand es bei beiden Bahnverwaltungen aus drei weißen Lichtern in Form eines A. Während



HI 9b im Berliner Bahnhof Ostkreuz. Die Bedeutung des Signals: Fahrt mit 60km/h, dann mit 40 km/h. Das obere gelbe Licht blinkt.

Foto: Stefan Carstens



Zwei HI-Signale der Bauform mit hohen Masten. Das linke Signal mit Betonmast ist neben dem zusätzlichen Lichtstreifen noch mit Gleiswechsel- und Richtungsanzeigern ausgestattet; das rechte besitzt einen Stahlmast und einen Kurzhaltanzeiger.

DIE BAUFORMEN DER HL-SIGNALE

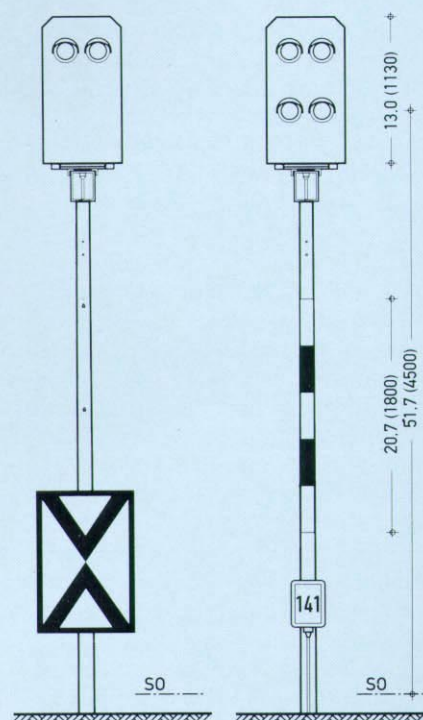
Daneben gibt es noch HI-Signal mit kleinem Signalschirm. In der linken Form werden sie, wie die Tafel zeigt, als Vorsignal verwendet.

Rechts die Bauform mit vier Lichtern als Hauptsignal für S-Bahnstrecken.

Alle Zeichnungen entsprechen der 1,5-facher H0-Größe, die genauen Abmessungen sind angegeben, die Originalmaße in Klammern.

Zeichnungen: Stefan Carstens

HI-Signale der Einheitsbauform mit einem 5,70 m hohen Schleuderbetonmast. Das linke Signal besitzt eine tief angeordnete Arbeitsbühne in der alten Anordnung. Das mittlere ist mit einem Zusatzanzeiger (Abfahrtauftragsignal) und einem roten Mastschild („permissives Fahren“) ausgestattet. Die Maximalbestückung eines HI-Signals mit dem Zusatzschirm für die beiden Lichtstreifen und einem breiten Mastschild ist rechts zu sehen.



die DB dies beibehielt, änderte die DR das Ersatzsignal in ein weißes Blinklicht um. Das „A“-Signal galt aber befristet weiter, nun als Signal *Zs 101* bezeichnet.

Die *M-Tafel* – eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem M in Schreibschrift – besagt bei DR und DB, daß am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag vorsichtig vorbeigefahren werden darf. Bei der DR wurde die *M-Tafel* als Signal *Zs 2* bezeichnet, bei der DB hatte sie keinen besonderen „Code“.

Mastschilder

Mastschilder an Lichtsignalen dienen nicht, wie man vielleicht vermuten könnte, der besseren Erkennbarkeit der Signale, sondern haben fahrdienstliche Bedeutung. Weitaus am häufigsten sowohl bei DB als auch DR ist die weiß-rot-weiße Farbgebung des Mastschildes anzutreffen. Sie besagt bei beiden Bahnverwaltungen, daß an einem erloschenen Signal (oder einem mit zweifelhaftem Signaltbild) ein Zug oder eine Rangierabteilung nur passieren darf, wenn ein schriftlicher Befehl des Fahrdienstleiters oder ein mündlicher oder fernmündlicher Auftrag (bei Vorhandensein einer *M-Tafel*) vorliegt, ein Ersatzsignal aufleuchtet oder ein Falschfahrt-Auftragssignal blinkt.

Das nur bei der DB angewandte weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Mastschild erlaubt Zügen eine Weiterfahrt auf Sicht, wenn das Signal gestört ist, Rotlicht zeigt und eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist.

Zwei weitere Mastschilder stammen aus dem DR-Signaltbuch. Lichtsignale mit einem roten Mastschild verlangen bei gestörtem Signal in jedem Falle einen Halt. Erst danach darf der Zug mit Auftrag „permissiv“ weiterfahren. Unter diesem Ausdruck versteht man eine Verfahrensweise für die Zulassung und Durchführung einer Zugfahrt in einem Streckenabschnitt, für dessen Gleise keine sicherungs- und zugmeldetechnische Bestätigung vorliegt. Die Höchstgeschwindigkeit darf bei Tage maximal

50 km/h betragen, nachts 15 km/h und bei unsichtigem Wetter lediglich Schrittempo. Vor einem möglicherweise bestehenden Hindernis muß der Zug in jedem Fall zum Halten gebracht werden können. Ein weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißes Mastschild besagt, daß ein Zug, nachdem er gehalten und der Triebfahrzeugführer das Mastschild eindeutig erkannt hat, ohne Auftrag permissiv vorbei- und weiterfahren darf.

Gleissperrsignale

Die Form-Gleissperrsignale unterscheiden sich bei DB und DR nur wenig. Einziger Unterschied ist der Signaltbegriff „*Fahrverbot aufgehoben*“ (*Sh 1* bei der DB und *Gsp 1* bei der DR): Bei der Reichsbahn galt das Signal – ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder, weißer Scheibe – als Fahrauftrag, bei der DB nur dann, wenn sich am Signalmast zusätzlich eine auf der Spitze stehende quadratische weiße Scheibe mit schwarzem Rand befand. Ansonsten mußte der Fahrauftrag des Wärters abgewartet werden.

An Gleissperren kam bei der DR das Signal *Gsp 2* („*Gleissperre ist abgelegt*“) zur Anwendung: ein senkrechter, schwarzer Streifen auf runder, weißer Scheibe. Die DB gebraucht statt dessen bei abgelegter Gleissperre ebenfalls das oben genannte Signal *Sh 1*. Den Begriff „*Halt! Fahrverbot*“ bei Lichtsperrsignalen – zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander –

DIE MÖGLICHEN BEGRIFFE AN HL-SIGNALEN

- *HI 1*: Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit,
- *HI 2*: Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit,
- *HI 3a*: Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit,
- *HI 3b*: Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit,
- *HI 4*: Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen,
- *HI 5*: Fahrt mit 100 km/h,
- *HI 6a*: Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h,
- *HI 6b*: Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h,
- *HI 7*: Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen,
- *HI 8*: Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen,
- *HI 9a*: Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h),
- *HI 9b*: Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h),
- *HI 10*: Halt erwarten,
- *HI 11*: Geschwindigkeit 100 km/h, dann Halt erwarten,
- *HI 12a*: Geschwindigkeit 40 km/h, dann Halt erwarten,
- *HI 12b*: Geschwindigkeit 60 km/h, dann Halt erwarten,
- *HI 13*: Halt für Zug- und Rangierfahrten.



Zwei HI-Signale mit hohen Signalmasten, aufgenommen im Bahnhof Ludwigslust.
Der rechte Mast besteht aus Schleuderbeton.
Foto: Gerd Naumann



Bei der DB gilt das Signal *Sh 1* nur als Fahrauftrag, wenn sich am Signalmast die auf der Spitze stehende, quadratische weiße Scheibe befindet (links).

Gsp 2 statt *Sh 1*: Gleisperrsignal bei der DR (Mitte).

Wartezeichen als Zwergsignal bei der DR. Als Fahrauftrag *Ra 12* gelten die beiden weißen Lichter (rechts).

gab es im Gegensatz zur DB bei der DR nur bei entsprechenden Signalen älterer Bauart. Im neuen HI-Signalsystem kommt er nicht mehr vor, da der Signalbegriff *HI 13* (ein rotes Licht) für Zug- und Rangierfahrten Gültigkeit besitzt.

Signale für den Rangierdienst

Die Rangierhalttafel markiert die Stelle an Bahnhofsabfahrten, über die hinaus nur mit besonderem Befehl rangiert werden darf. Unterschiede gibt es hinsichtlich der Auf-

stellung (bei der DR in der Regel rechts, bei der DB in der Regel links vom Gleis) und seit 1971 auch des Aussehens. Die DR verzichtete auf die bislang gemeinsam vorhandene Aufschrift „*Halt für Rangierfahrten*“; wobei die bisherige Vorschrift aber noch bis auf weiteres Gültigkeit behielt.

Das *Wartezeichen* besagt grundsätzlich, daß Rangierabteilungen an dieser Stelle anhalten müssen und eine Weiterfahrt nur durch Auftrag des Wärters oder ein Lichtsignal erlaubt ist. Seit 1959 gelten bei den beiden deutschen Bahnverwaltungen jedoch unterschiedliche Vorschriften:

- Die DB verwendet weiter nur eine Form des Wartezeichens (gelbes W mit schwarzem Rand; Signal *Ra 11*) und sieht drei Möglichkeiten für den Auftrag zu einer Rangierfahrt vor: akustische Signale des Rangierleiters, mündlich durch Zuruf oder Fernruf sowie durch das Lichtsignal *Sh 1* (zwei nach rechts aufsteigende weiße Lichter).

- Bei der DR kamen in der Folgezeit drei Formen des Wartezeichens vor: Signal *Ra 11a* in hoher Form oder als Zwergsignal *Ra 11b*. Das „hohe“ Wartezeichen *Ra 11a* entspricht vom Aussehen her mit seinem gelben,

schwarz umrandeten W dem DB-Wartezeichen, jedoch ist ein Fahrauftrag nur mit dem Lichtsignal *Ra 12* (ebenfalls zwei weiße, nach rechts steigende Lichter) möglich. Das Zwergsignal hat die gleiche Bedeutung, ähnelt im Aussehen aber einem Lichtsignal: unter einem beleuchteten gelben W (mit weißem Rand auf schwarzem Signalschirm) kann als Fahrauftrag das Signal *Ra 12* aufleuchten. Signal *Ra 11b* (weißes W mit schwarzem Rand) schließlich wird nur ohne Lichtsignal *Ra 12* verwendet; die Weiterfahrt ist auf mündlichen und fernmündlichen Auftrag oder durch entsprechendes Handzeichen erlaubt.

Langsamfahrsignale

Die *Langsamfahrscheibe* (*Lf 1*) kündigt eine vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkung an. Sie besteht bei DB und DR aus einer dreieckigen, auf der Spitze stehenden gelben Scheibe mit weißem Rand und schwarzer Kennzahl; bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze auch nach oben zeigen. Nachts leuchten unter der Tafel zwei gelbe, schräg nach links steigende Lichter. Unterschiede gibt es zwischen DR und DB bei den Kennzahlen für Geschwindigkeiten über 90 km/h; bis einschließlich 90 km/h symbolisiert jeweils der zehnfache Wert der Kennzahl die betreffende Geschwindigkeit. Die DR signalisiert seit 1971 die Geschwin-



Das Signal *Ra 11b* bei der DR erlaubt die Weiterfahrt nur nach mündlichem, fernmündlichem oder einem entsprechenden Handzeichen.

Foto: Ulrich Rockelmann

Pfeifen und Geschwindigkeitsbeschränkung. Mehr als 10 km/h sind an dieser Stelle nicht erlaubt, da in der Kurve ein unübersichtlicher Bahnübergang liegt.

digkeiten von 100, 110, 120 oder 130 km/h mit den Zahlen 100, 110, 120 und 130, während die DB seit 1981 auch hier Kennziffern verwendet, und zwar bis einschließlich „15“.

Nur bei der Reichsbahn kommt seit Oktober 1971 die *Langsamfahrbeginnscheibe* (Lf 1/2) vor, eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzer Kennzahl. Die Tafel zeigt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bahnhofsgleisen an, soweit sie keine durchgehenden Hauptgleise sind, und steht am Anfang des langsam zu befahrenden Abschnitts. Es erfolgt hier keine signalmäßige Vorankündigung durch das Signal Lf 1!

Für die Geschwindigkeitstafel Lf 4, einer auf der Spitze stehenden dreieckigen weißen Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennzahl (bei beschränktem Raum kann hier ebenfalls die Dreieckspitze nach oben zeigen) gilt, daß sie im Gegensatz zur Langsamfahrtafel Lf 1 eine ständig und nicht lediglich vorübergehend gültige Geschwindigkeit anzeigt. Die Geschwindigkeit muß am folgenden Signal Lf 5 erreicht sein. Wiederum gibt es zwischen Bundes- und Reichsbahn Unterschiede bei den Kennzahlen. Die DB signalisiert die Geschwindigkeit in km/h durch eine Kennziffer mit dem zehnten Teil des betreffenden Wertes (also etwa „3“ für 30 km/h). Zwischen 1950 und 1981 konnten auch „krumme“ Geschwindigkeiten signalisiert werden – etwa 15 km/h durch eine „1“ und eine kleinere, hochgestellte „5“.

Seit 1986 verwendet die DB die Lf4-Tafel nur noch auf Nebenstrecken. Anders bei der DR: Hier kommt die Geschwindigkeitstafel nach wie vor auf Haupt- und Nebenstrecken vor; die betreffende Geschwindigkeit in km/h wird direkt angezeigt (also „30“ für 30 km/h). Wenn in Ausnahmefällen auf Nebenstrecken vor einem



technisch ungesicherten Bahnübergang stets gehalten werden mußte, erschien auf der Lf 4-Tafel die Ziffer „0“. Wo die durch Signal Lf 4 angekündigte Geschwindigkeitsbegrenzung begann, befand sich ursprünglich bei DB und DR die „Eckentafel“ (Signal Lf 5), eine auf der Schmalseite stehende rechteckige weiße Tafel mit schwarzen Ecken. 1959 strich die DB die Eckentafel aus ihrem Signalebuch. Sie wurde durch die weiterhin als Lf 5 bezeichnete *Anfangstafel* ersetzt, eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem „A“).

1975 führte die DB auf Hauptbahnen die Signale Lf 6 „Geschwindigkeits-Ankündesignal“ und Lf 7 „Geschwindigkeitssignal“ ein. Das Signal Lf 6 ist eine auf der Spitze stehende,



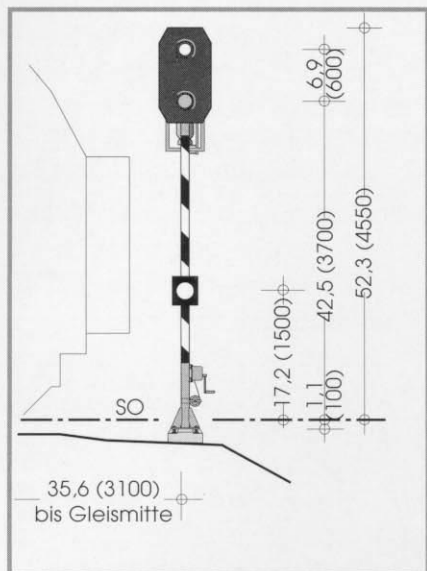
Die alte „Eckentafel“ wurde 1959 durch die Anfangstafel ersetzt; die Bedeutung des weiterhin als Lf 5 bezeichneten Signals blieb aber gleich.

Fotos: U. Rockelmann

schwarz- und weißumrandete gelbe Dreieckstafel mit schwarzer Kennziffer. Deren zehnfache Wert ist ab Signal Lf 7 als Fahrgeschwindigkeit zugelassen. Bei beschränktem Raum darf die Dreieckspitze nach oben zeigen. Das Geschwindigkeitssignal Lf 7 ist eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer. Bei der DR kamen diese Signale nicht vor; hier verwendete man in solchen Fällen die Geschwindigkeitstafel Lf 4.



Pfeiftafeln finden sich oft vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung. Zwei Tafeln übereinander bedeuten bei der DR „zweimal pfeifen“. Ganz hinten neben der Weiche steht noch eine „Eckentafel“.

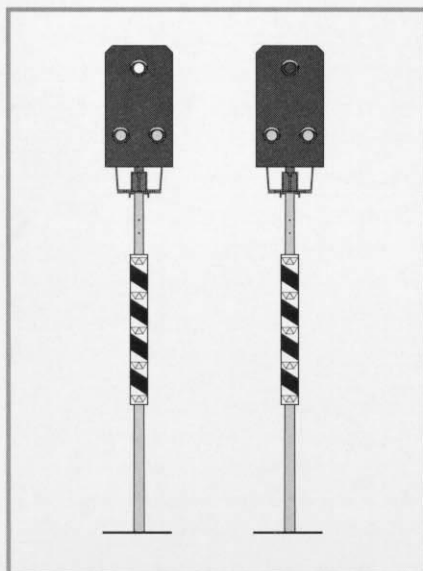


Beim Vorbild ist das Blinklichtüberwachungssignal häufig zu finden, eine entsprechende Modellnachbildung des gibt es bisher nur als Kleinserienmodell von NMW.

Läuten und Pfeifen

Noch aus Länderbahnzeiten stammen die auch von DR und DB übernommenen Zeichen mit den Abkürzungen „L“ (Läuten) und „P“ (Pfeifen), jedoch änderten sich im Laufe der Jahre die Ausführungsbestimmungen. In den Jahren 1972 (DB) und 1971 (DR) entfielen die Läuteeinrichtungen an den Fahrzeugen; seither sind sie nur noch an den Schmalspurloks der DR zu finden. Die *Läutetafeln* sind daher mittlerweile weitgehend verschwunden, obwohl sie weiterhin im Signalbuch verzeichnet blieben. Die *Pfeiftafel*, eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem „P“ (bei der DB ist auch die umgekehrte Farbgebung erlaubt) befindet sich vor allem vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung. Nach dem DR-Signalbuch müssen dort zwei übereinander angeordnete „P“-Tafeln vorhanden sein. Sie haben die Bedeutung „zweimal pfeifen“. Im Bereich der DB finden sich hier in der Regel zwei hintereinander angeordnete Tafeln.

Für Schmalspurstrecken blieben bei der DR noch folgende Tafeln gültig: *Durchläutebeginntafel* (Signal Pl 3) und *Durchläuteendtafel* (Signal Pl 4). Sie begrenzen die Strecke, auf der geläutet werden muß. Das Signal Pl 3 besteht aus zwei senkrecht übereinanderstehenden weißen Tafeln mit einem schwarzen „L“ und links



Sein Pendant der DR: links das Signaltafel So 16 a, rechts So 16 b. Die Zeichnungen entsprechen der Baugröße H0. Zeichnungen: Stefan Carstens

lende gelbe Scheibe. Das Überwachungssignal bei der DR sieht ganz ähnlich aus. Ursprünglich leuchtete nur ein weißes Standlicht, wenn die Blinklichtanlage in Ordnung war. Zur besseren Erkennbarkeit kamen ab 1971 darunter zwei nebeneinander angeordnete gelbe Dauerlichter dazu.

Die Überwachungssignale werden durch zusätzliche Tafeln angekündigt; bei der DB durch die Rautentafel (eine rechteckige schwarze Tafel mit vier übereinander angeordneten weißen Rauten), bei der DR durch die Warntafel (eine rechteckige weiße Tafel mit drei waagerechten, breiten schwarzen Streifen). Übrigens gibt es im DB-Bereich seit 1987 eine ebenso aussehende Merktafel; sie hat allerdings eine ganz andere Bedeutung, mit ihr wird der Einschaltpunkt von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung markiert.

Von der Halte- ...

Die Haltetafel, die den Halteplatz der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen kennzeichnet, war ursprünglich ein schwarzes Rechteck mit weißem „H“. Ab 1959 ist nach dem DB-Signalbuch alternativ eine weiße, schwarz umrandete Rechteckscheibe mit schwarzem „H“ vorgesehen, die mittlerweile die Regelausführung darstellt. Wenn Einfahrtsignale auf Nebenstrecken kein Vorsignal aufweisen, war dort bei der DRG als Er-

neben der oberen eine weitere weiße Tafel mit schwarzem „P“. Das Signal Pl 4 zeigt zwei nebeneinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem „E“.

Bis 1972 verwandte die DB ähnliche Signalisierungen. Die Durchläutebeginntafel bestand aus zwei übereinander angebrachten „L“-Tafeln, die Durchläuteendtafel jedoch aus einer weißen Tafel mit durchgestrichenem weißem, schwarz umrandeten „L“.

Sicherheit am Bahnübergang

Nachdem sich seit den 1950er Jahren blinklichtgesicherte Bahnübergänge durchsetzten, mußten entsprechende Überwachungssignale eingeführt werden, die dem Triebfahrzeugführer ein ordnungsgemäßes Funktionieren der Blinklichtanlage anzeigen. Das Überwachungssignal der DB bestand anfangs aus einem Signalschirm mit zwei Lampen. Die untere zeigte gelbes Dauerlicht, die obere weißes Blinklicht, wenn nach Überfahren des Einschaltkontaktes durch den Zug die Blinklichtanlage ordnungsgemäß arbeitete. Nach entsprechenden Versuchen Ende der siebziger Jahre ersetzte die DB zwecks Senkung der Unterhaltskosten von 1987 an sukzessive das gelbe Dauerlicht durch eine rückstrah-

Die Rautentafel kündigt bei der DB das Überwachungssignal an einem Bahnübergang an. Das Dreieck zeigt, daß der Abstand des Überwachungssignals zum Bahnübergang kürzer ist als der Bremsweg der Strecke.



satz die Kreuztafel vorhanden – eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl. Während die DR die Kreuztafel weiter verwendete, ersetzte sie die DB 1959 durch die Vorsignaltafel.

Da Formvorsignale oft schlecht zu erkennen waren, wenn die Scheibe waagrecht lag („Fahrt erwarten“), kennzeichnete man diese Signale zusätzlich durch die Vorsignaltafel. Deren Grundaussführung ist eine schwarzgeränderte weiße Tafel mit zwei übereinanderstehenden schwarzen Winkeln, die sich mit den Spitzen berühren. Sie wurde bei DRG, DR und DB (bis 1959) bei Vorsignalen ohne Zusatzflügel verwendet; ab 1959 bei der DB auch bei Vorsignalen mit Zusatzflügel. Die entsprechende Vorsignaltafel von DRG und DR sowie DB in der Zeit vor 1959 besaß an der Oberkante eine weitere schwarz geränderte, weiße Dreieckstafel mit schwarzem Punkt.

Darüber hinaus kamen noch drei andere Varianten der Vorsignaltafel vor. Bei Vorsignalen, deren Abstand zum Hauptsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke ist, trägt die die Vorsignaltafel bei der DB seit 1959 auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Die DR führte eine entsprechende Kennzeichnung 1971 ein, jedoch weist dort die Vorsignaltafel statt des zusätzlichen, auf der Spitze stehenden Dreiecks einen schwarzen Ring auf, der die Spitzen der aufeinanderstehenden Winkel verdeckt.

Von 1959 bis 1972 (in der Praxis auch noch einige Jahre länger) gab es bei der DB außerdem die Vorsignaltafel *Ne 102* für „dreibegriffige“ Vorsignale ohne Zusatzflügel. Diese Tafel sieht folgendermaßen aus: in den beiden durch die schwarzen Winkel gebildeten Dreiecksflächen befand sich jeweils ein schwarzer Punkt.

... bis zur Schneepflugtafel

Die *Schneepflugtafeln* (schwarzgeränderte nach oben bzw. unten zeigende Pfeilspitzen) sind bei der DR seit 1984 nicht mehr weiß, sondern

Eine Besonderheit der DR auf Schmalspurstrecken mit Rückfallweichen: die *Bake So 17* kündigt das Überwachungssignal *So 18* an.



zwecks besserer Erkennbarkeit gelb gehalten. Nur bei der DR kam die *Brandfackeltafel* mit der Bedeutung „Nicht feuern! Aschkasten schließen“ vor; hier handelt es sich um eine auf der Spitze stehende, gelbe, quadratische Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel.

Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Betriebs entwickelte die DR für Schmalspurstrecken Rückfallweichen. Sie erforderten eine besondere Signalisierung. Vor der Weiche befindet sich dabei das Überwachungssignal *So 18* mit einem schräggestreiften orange-weißen Mast Schild. Zwei Signalbilder sind möglich: *So 18a* mit zwei weißen Lichtern oder Scheiben waagrecht nebenein-



Bei der Reichsbahn blieb sie schwarz: die Haltetafel, hier in einer beleuchteten Ausführung.

Nur bei der DB gab es von 1959 an die Vorsignaltafel *Ne 102* (links).

ander besitzt die Bedeutung „Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar“; dagegen *So 18a* mit einem weißen Licht oder einer weißen Scheibe „Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche halten“. Angekündigt wird das Überwachungssignal *So 18* durch die *Bake So 17* – eine rechteckige, hochkant stehende orangefarbene Tafel mit zwei breiten weißen Streifen.

Ulrich Rockelmann

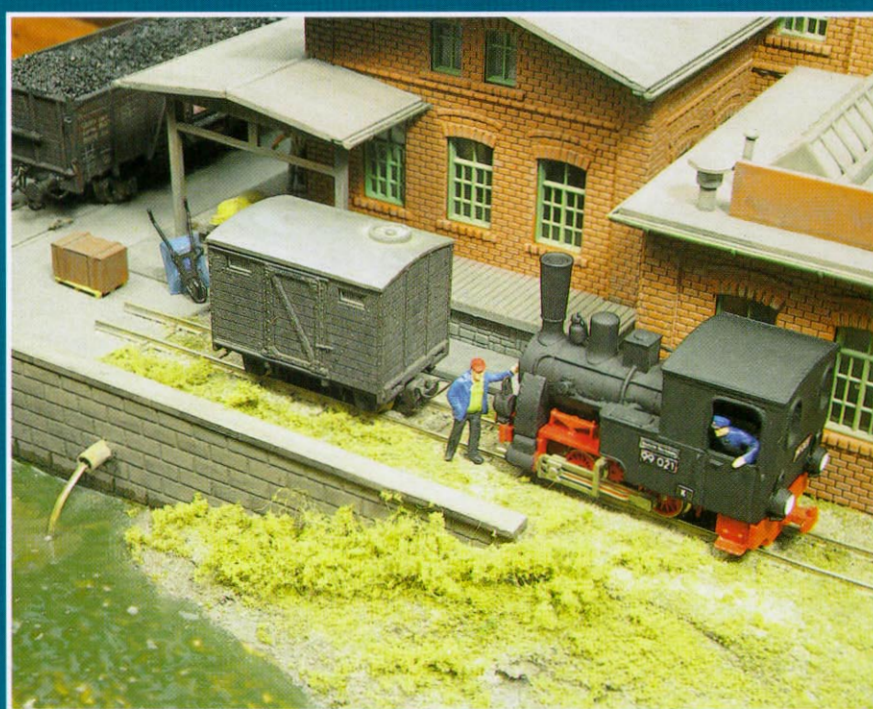


WESSI BAUT OST



Gleich nach der Wende baute Rolf Knipper sein DDR-Diorama „Krumpendorf“, ausführlich vorgestellt in den MIBA-Videos „Telejournal 9“ und „Anlagenparade 1“. Ein Stück treffend umgesetzte postsozialistische Eisenbahnatmosphäre ohne konkretes Vorbild...

Dampflokparadies DDR. Viele Eisenbahnfreunde aus dem Westen pilgerten zu den Strecken der DR, auf denen noch Dampfbetrieb zu beobachten war. Den Dampffans aus Nürnberg hat es offenbar die Krumpendorfer Schmalspurbahn angetan, auf der ein kleiner B-Kuppler den Güterverkehr zu einigen Industriebetrieben abwickelt.

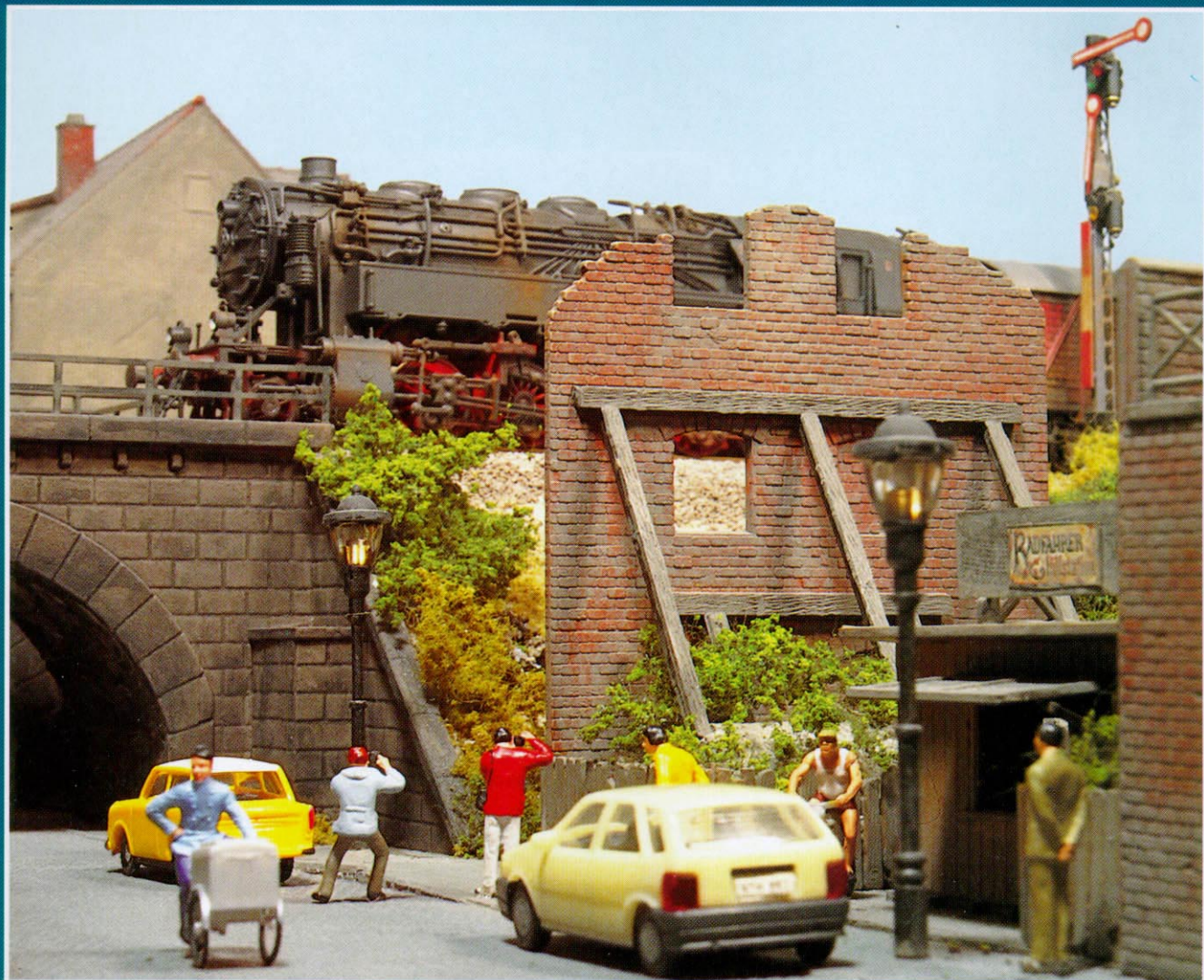




Unsere Dampffreunde auf der anderen Seite des Bahndammes sind wohl mittlerweile voll auf ihre Kosten gekommen, denn kaum hat die Schmalspurlokomotive mit ihrem Güterzug das Fabrikgelände verlassen, donnert auch schon eine schwere 95er über die Krumpendorfer Brücke.



An Fotomotiven herrscht kein Mangel. Die Fabrik besitzt nämlich noch ein zweites, normalspuriges Anschlußgleis. Hier rangiert tatsächlich noch eine alte preußische T3.



Verfolgungsjagd durch Krumpendorf; Katzen, Hunde und Kleinkinder sollten besser die Straßen meiden. Aber unsere Fotografen waren sich einig: Die 95 muß noch mal aufs Bild.

Jetzt haben die Fotografen doch noch Pech gehabt. Denn während sie der 95 nachjagen, zuckelt die T3 unbehelligt über das Gleis auf der Krumpendorfer Hauptstraße.



In der DDR vermittelten Stadt und Land den Eindruck von Tristesse, oder direkter: Alles war halt ein wenig heruntergekommen. Gerade in den Städten erschienen Häuser und Straßen weniger gepflegt als im Westen – kein böser Wille ihrer Bewohner wohl gemerkt, sondern augenfälligste Folge der realsozialistischen Plan- und Mangelwirtschaft. Dieses Erscheinungsbild jedenfalls gibt Rolf Knipper auf seinem Diorama perfekt wieder.

Abschied von Krumpendorf. Den Nürnbergern ist es gelungen, „ihre“ 95 bei der Einfahrt in den Bahnhof noch mal auf den Film zu bannen. Oder ist es doch eine andere Maschine? In der ganzen Aufregung vergaßen sie glatt, die Loknummer zu notieren...
Alle Fotos: Rolf Knipper





Organisation und Organ

MODELLEISENBAHNER IM DIENST DES SOZIALISMUS?

Nach der Wende wurde Fritz Borchert Chefredakteur der traditionsreichen Zeitschrift *Der Modelleisenbahner*. Zuvor war er Lektor beim Verlag transpress in Ost-Berlin gewesen. Wir baten ihn um einige Gedanken zum Thema organisierte Modellbahnerei in der DDR und zur Modellbahnpresse unter sozialistischen Vorzeichen.

Auf der Gründungsversammlung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) im April 1962. Von links nach rechts: Dr.-Ing. Harald Kurz, Helmut Reinert, der Generalsekretär des Verbandes wurde, sowie Klaus Gerlach, damals Chefredakteur des *Modelleisenbahner*.

Foto: Gerhard Illner

Beginnen wir unseren Exkurs in ein Stück deutscher Modelleisenbahngeschichte mit einer schlichten Feststellung, die Zugang schafft zur Lösung vieler für den Altbundesbürger oft so schwer begreifbarer Probleme des DDR-Alltags: Nichts, aber auch gar nichts ging oder geschah ohne die Partei, wobei unter Partei ausschließlich die SED zu verstehen war. Im ideologischen Verständnis von Demokratie der Stalinisten hieß das: die führende Rolle der Partei verwirklichen. Abgeleitet war dieser Führungsanspruch von der Maxime:

Richtig ist, was der Klasse nützt – und die höchste Form der Klassenorganisation ist die Partei. Die führende Rolle der Partei traf auf die Entwicklung der Papierindustrie genau so zu wie etwa auf den Unterricht an Behindertenschulen, auf das Programm der sogenannten Blockparteien, auf Kirchenfragen oder die Züchtung neuer Blumenzwiebelsorten.

Warum sollte da ausgerechnet das Modellbahnwesen ausgenommen gewesen sein?

Aus dem Mangel heraus ...

Die Entwicklung des Modelleisenbahnwesens begann nach dem Zweiten Weltkrieg in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands zunächst nicht anders als in den Westzonen. Sie war bestimmt von vielen Versuchen, trotz Materialmangels Eisenbahnspielzeug herzustellen, das dem Vorbild nahe kam.

Blech- und Buntmetallreste aller Art, elektrische Kleinmotoren aus Wehrmachtsbeständen, aus Trümmern geborgene Werkzeugmaschinen bestimmten die Szenerie in den Werkstätten. Firmen wie *Rehse* in Leipzig oder *Bischoff* aus Dresden boten zunächst nur Einzelteile an, doch gratulierte schon 1949 die *Modellbahnen-Welt*, ein vom Modellbahnhändler

Werner Böttcher in Templin und Bergkamen regelmäßig herausgegebenes Informationsblatt, der Firma *Herr* (Berlin) zum 25. jährigen Jubiläum mit einem Dank für die Wiederaufnahme der Serienfabrikation von Eisenbahnspielzeugen.

Erstaunlich vielfältig waren die Aktivitäten von Kleinherstellern. *Hoffmanns Eisenbahnwerkstatt* aus Mylau im Vogtland lieferte bereits 1948 Bastelbogen für Schnellzugwagen im Maßstab 1:90, ein Modellbahnklub aus Anklam bot überzähliges Material in 0 an, und *Herr Krecek* aus Berlin

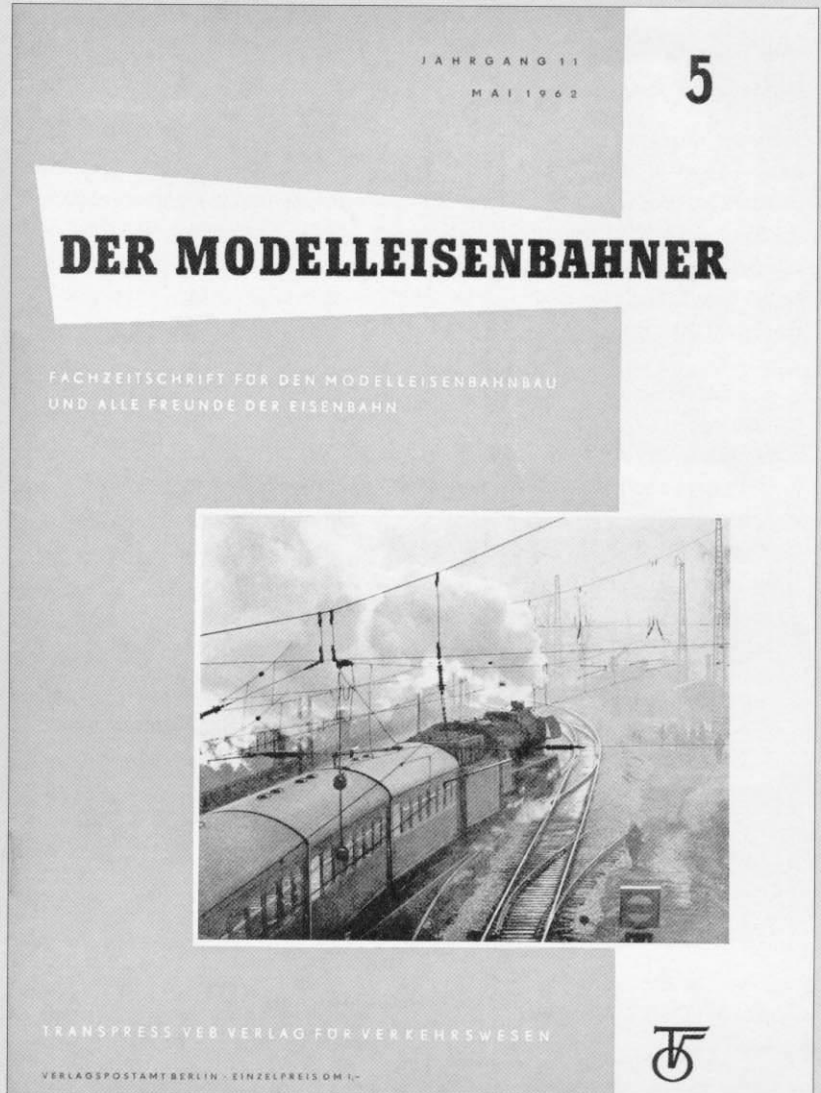
verpflichtete sich, bei Gestellung von Blei oder Zinn Achslagerblenden und Signalfügel für die Spur 00 herzustellen.

... viele kleine Anfänge

In dieser flüchtigen Aufzählung sollte indes ein Name nicht fehlen: Die Firma *Fein Schlosserei und Gerätebau Werner Zeuke* in Berlin-Köpenick. Schon zu Weihnachten 1946 offerierte sie für 250 Mark eine B-gekuppelte Schlepptenderlokomotive mit vier Personenwagen, Weißblechschienen auf Holzschwellen und Transformator. Ein Jahr später, nun bereits als Zeuke & Wegwerth firmierend, boten die beiden agilen Berliner zusätzlich Einzelteile zum Fahrzeug- und Gleisbau, suchten aber gleichzeitig Halbzeuge, die zur Produktion dieser Teile nötig waren.

Eine Leistungsschau dieses unmittelbaren Nachkriegsabschnitts bot die Leipziger Herbstmesse 1949 mit einem erstaunlich reichhaltigen Programm. Die Liste der Hersteller, die Modellbahnartikel anboten, läßt ahnen, welche Potenzen sich unter mißlichsten Bedingungen herausgebildet hatten.

Doch mit der einen Monat nach der Messe erfolgten Gründung der DDR begann eine Planwirtschaft, die in ihrem Dogmatismus, in ihrer Unantastbarkeit und Starrheit schließlich zum wirtschaftlichen und damit politischen Bankrott des Staates führte. Aus den vielen Gründern der Anfangsjahre verdichteten sich zwei Firmen, deren Namen heute erhalten geblieben sind: Gützold und Piko.



So sah eine Titelseite des *Modelleisenbahner* im Jahr 1962 aus: DIN-A-4 von Anfang an, bescheidene Papierqualität, aber an der fachlichen Fundierung gab es wenig auszusetzen.

Aus den Anfängen der DDR-Modellbahnproduktion: 1951 erschien die Geschenkpackung aus dem VEB Metallwaren Oberlind. Aus diesem Betrieb ging später Piko hervor.
Sammlung Borchert

LEIPZIG 1949: DIE MODELLBAHNHERSTELLER UND IHRE PRODUKTE

Bereits in diesem Jahr war ein erstaunliches Modellbahnangebot zu sehen. *Beyco*, Berlin: Straßenbahn mit Oberleitung (0); *Willi Butz*, Berlin: BR 64, E 44, E 94 (24 mm); *Elektro-Apparate-Werke J.W. Stalin*, Berlin: Henschel-Wegmann-Zug mit Lokomotive und drei Wagen, Triebwagenzug, Dampflok oder Ellok mit Personen- oder Güterzug, alle Fahrzeuge in Metalldruckguß (00); *Ehlcke*, Dresden: Bausätze aus Blechstanzeilen für Ci, G- und O-Wagen (00); *ERGA* (Ernst Ganzer), Berlin: zwei- und Dreileitersgleise mit Hutprofil auf bedrucktem Karton als Oberbauim- taion, Modellbogen nebst Metallteilen zum Bau vier unterschiedlicher Güterwa- gen und einer antriebslosen Speicherlok, Modellbogen zum Gebäudebau (alles 00); *Günter Gebert*, Altlandsberg: BR 89, VT 133 (0), Bestellannahme für Handar- beitsmodelle in den Spuren 0 und 00; *L. Herr*, Berlin: Viertelzug der S-Bahn Berlin, B-gekuppelte Industrie-Ellok, O-Wagen, Güterzuggepäckwagen, Hauptsignal, Wasserkran, Kohlebansen, Wärterhaus, Telegrafentaste, alles aus Kunststoff in 00; *C. Liebmann*, Stadtilm: vierachsiger Trieb- und Beiwagen für 24 V Gleich- und Wechselspannung mit Gleisoval, Transformator und Schaltpult (0); *Swart*, Plauen: zweiachsiger Schienentransportwagen, Drehgestelle, Kennzeichen nach Signal- buch der DR (00); *Temos* (Technische Modell-Spielwaren Karl Urbantke), Köthen: 15 Gebäudemodelle (00); *Zeuke & Wegwerth*, Berlin: 1'B-Tenderlok, Wagen und Gleise (0).

Viele Organisationen – ein Organ

Obwohl die Verfassung der DDR im §28 die Versammlungsfreiheit enthielt, war es ver- boten, außerhalb der zugelassenen Partei- en oder Massenorganisationen Vereinigen- gen zu bilden. Deshalb siedelten sich ab 1949 zahlreiche an der Modellbahn inter- essierte Gruppen beim Kulturbund, bei der Kammer der Technik sowie bei der Indu- striegewerkschaft Eisenbahn an. Als „Transmissionsriemen der Partei“ zu allen Werktätigen des Transportwesens richtete diese 1951 zur Entfaltung der kulturellen Massenarbeit unter den Eisenbahnern den *Hauptausschuß Modelleisenbahn* mit nach- geordneten Bezirksausschüssen in den acht Reichsbahndirektionen ein. Und da nach Lenin die Presse als „kollektiver Agitator“ und Organisator zu dienen hatte, gründete die Gewerkschaft 1952 die Zeitschrift *Der Modelleisenbahner*.

Dieses Blatt, zunächst beim *Fachbuch- verlag* in Leipzig angesiedelt, 1954 zum Verlag *Die Wirtschaft* nach Berlin versetzt und ab 1960 beim *transpress VEB Verlag für Verkehrswesen* zu Hause, sah Dank sei- ner stets stark technikinteressierten Che- fredakteure von der Gründungsstunde an die Hauptaufgabe darin, für die Modellei- senbahner und die Freunde der Eisenbahn eine betont technisch orientierte Fachzei- schrift und ein Forum für den Erfahrungs- austausch zu sein. Natürlich konnte der *Mo- delleisenbahner* nie seine Herkunft verleugnen. Niemand wäre in der DDR

Redakteur geworden, wenn er in Opposi- tion zu Staat und Gesellschaft gestanden hätte.

An der fachlichen Grundhaltung der Zeit- schrift änderte sich auch nichts, als sie ab 1962 Organ des *Deutschen Modellbahn-Ver- bandes* der DDR geworden war. Es ist da- her kein Zufall, daß alle Jahrgänge dieses Blattes bis heute wegen der ungezählten technischen Beiträge und Anregungen bei den Modellbauern so hoch im Kurs stehen.

Hochschul-Renommee

Mit Gründung der Hochschule für Ver- kehrswesen im Jahre 1952 in Dresden wur- de am Lehrstuhl von Professor Gerhard Potthoff ein Betriebsfeld aufgebaut. Die rie- sige Eigenbauanlage in der Nenngröße H0 diente vornehmlich der Ausbildung von Eisenbahn-Betriebsingenieuren. Leiter war Dr.-Ing. Harald Kurz, der sich darüber hin- aus intensiv mit Fragen der Normung be- schäftigte. Er war dann auch im Fachnor- menausschuß Feinmechanik und Optik bei Zeiss in Jena tätig. Hier wurden die DIN- Normen bearbeitet, bis nach dem Bau der Mauer dieses gesamtdeutsche Gremium – den Zweiten Weltkrieg hatte es überdauert – aufgelöst wurde. Damit war die Hoch- schule für Verkehrswesen in Dresden un- versehens zu einem Zentrum des Modell- bahnwesens geworden. Durch seine Veröf- fentlichungen im *Modelleisenbahner* und im österreichischen Blatt *Eisenbahn* waren die Arbeiten von Dr. Kurz europaweit bekannt geworden.

Er wurde in den Normenausschuß des MOROP berufen und wirkte dort wesentlich an der Schaffung der NEM, der Normen Eu- ropäischer Modelleisenbahnen, mit. Seine er- folgreiche Arbeit hatte 1960 auf dem MOROP-Kongreß in Salzburg die Anregung mehrerer Mitglieder zur Folge, auch die DDR in den MOROP aufzunehmen. Da Deutschland bereits durch den BDEF MOROP-Mitglied war, fand man einen Kom- promiß, um einen zukünftigen DDR-Ver- band aufnehmen zu können.

Was der Zeitschrift *Modelleisenbahner* trotz mehrfacher Ansätze mit sachlichen Begründungen sowie Unterstützung aus den Arbeitsgemeinschaften nicht gelungen war, wurde angesichts möglicher weiterer internationalen Anerkennung der DDR nun mit Vehemenz angangenen.

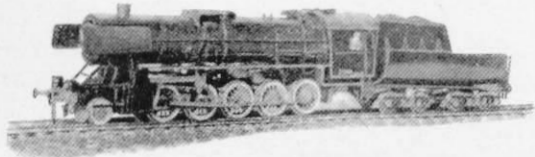
Endlich ein eigener Modellbahnverband

Niemand geringerer als die *Fachabteilung Verkehr und Verbindungswesen* im Zen- tralkomitee der SED entschied 1961, einen Modellbahnverband zu gründen. Das

Im April 1963 erschien die Lok der Baureihe 38², der sächsische „Rollwagen“, auf dem Titel des *Modell- eisenbahner*. Im Inhalt waren unter anderem Artikel über die Neuheiten auf der Leipziger Frühjahrs- und der Nürnberger Spielwaren- messe zu finden.



Güterzuglokomotive 1 E Baureihe 52
in Spurweite ZO = 24 mm,
erbaut von Rolf Stephan, Biesdorf



LIEBE MODELLBAHNFREUNDE!

Der Beschluß des III. FDGB-Kongresses „Zur Entfaltung der kulturellen Massenarbeit“ beauftragt die Gewerkschaften, Tausende von Zirkeln für die verschiedensten Wissensgebiete ins Leben zu rufen.

Diese Zirkel haben die Aufgabe, die einseitige Entwicklung der Werktätigen, verursacht durch die schlechte Ausbildung und durch die rücksichtslose Ausbeutung im Kapitalismus, zu überwinden. Jeder Werktätige soll die Möglichkeit haben, seinen Interessen nachzugehen, um sich allseitig zu einer Persönlichkeit zu entwickeln, seine künstlerischen und technischen Fähigkeiten zu vertiefen und sich ein umfassendes Allgemeinwissen zu erwerben.

Mit großer Freude haben die Werktätigen diesen Beschluß begrüßt. Ist es daher verwunderlich, daß die vielen Modellbahner, die schon seit Jahren, ja Jahrzehnten dem Eisenbahnmodellbau ergeben sind, wie z. B. die Kollegen R u s t aus Berlin-Stahnsdorf, Kollege J e s s e l aus Berlin, Kollege L e m e t z aus Erfurt, um nur einige zu nennen, an die IG Eisenbahn herantraten und sich erboten, bei der Entwicklung der Eisenbahnmodellbauzirkel mitzuwirken?

Dem die IG Eisenbahn als die Gewerkschaft der Eisenbahner in der DDR kann die Modellbahner am besten unterstützen und mit den technischen Problemen der Eisenbahn vertraut machen.

So entstand im Mai 1951 der Hauptausschuß „Modell-eisenbahnen“ bei der IG Eisenbahn. Erfahrene Eisenbahner, Modellbahner, Ingenieure und Techniker gehören ihm an. Dieser Ausschuß hat die Aufgabe, den Modelleisenbahnern, die in Arbeitsgemeinschaften und in betrieblichen Zirkeln in geduldiger Präzisionsarbeit kleine technische Wunderwerke schaffen, technisch-wissenschaftlich zu helfen und sie anzuleiten.

Die Bezirksausschüsse in den Reichsbahnbezirken stellen die Verbindung zu den Modellbahnfreunden unmittelbar her. Die Ausschüsse sollen aber nicht nur anleiten, sondern auch neue Erfahrungen und

Erkenntnisse aus dem Modellbau auswerten, wissenschaftlich untersuchen und Verbesserungsvorschläge der Reichsbahn zur Anwendung im Reichsbahnbetrieb unterbreiten.

So wird die Verbindung hergestellt zwischen dem Interessengebiet unserer Werktätigen und der Verbesserung unseres Eisenbahntransportes. Der Modellbahnbau ist also keine „Spielerei“, wie mancher die dahinrollenden kleinen Eisenbahnzüge bezeichnen möchte, sondern eine ernstzunehmende Beschäftigung, die ein hohes Maß an technischem Können voraussetzt, und ist nicht zu verwechseln mit den wenig modellgerechten Kinder-Eisenbahnen.

Die Organisation der Modellbahnzirkel liegt ausschließlich bei den Kommissionen für kulturelle Massenarbeit in den Betrieben.

Jede IG, jede Gewerkschaft sollte daher in ihren Betrieben diese Zirkel organisieren, entwickeln und pflegen. Die Modellbahnausschüsse der IG Eisenbahn werden den Zirkeln in allen technischen und Baufragen helfen. Die erfahrensten Modellbahner, Techniker und Ingenieure stellen dazu ihr Wissen und Können zur Verfügung.

Wenn jetzt die IG Eisenbahn, „Hauptausschuß Modelleisenbahnen“, allen Freunden und Interessenten diese Broschüre in die Hand gibt, dann will sie allen Modellbahnern damit neue Anregungen geben und in den Betrieben aller Industriezweige neue Freunde für diese wertvolle Zirkelarbeit gewinnen und begeistern.

Diese Broschüre soll mithelfen, schlummernde technische Kräfte zu wecken, sie zu entfalten und in den Werktätigen einen unstillbaren Drang nach neuen Erkenntnissen, nach mehr Wissen und noch größeren Leistungen zu entfachen.

Dann werden auch die Modellbahnzirkel, indem sie das Wissen der Werktätigen erhöhen, dazu beitragen, unseren Fünfjahresplan schneller zu erfüllen, die Einheit Deutschlands herzustellen und den Frieden in der Welt zu sichern.

INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN
ZENTRALVORSTAND
ABT. KULTURELLE MASSENARBEIT

Rechtfertigungsdruck fürs Modellbahn-hobby?

1952 erschien diese Broschüre, herausgegeben von der **Hauptkommission Modelleisenbahn** in der **Industriegewerkschaft Eisenbahn**. Sammlung Borchert

DIE Modelleisenbahn

DER HAUPTKOMMISSION MODELLEISENBAHNEN IN DER INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN

MODELLBAHNER!

Eure wertvolle Kräfte und
technische Fähigkeiten sind
einzig zur Stärkung unserer
Volkswirtschaft im
Eisenbahnbau!



Schwere Personenzuglokomotive Baureihe 35



HERAUSGEGEBEN VOM ZENTRALVORSTAND DER IG EISENBAHN

Drei markante Modelleisenbahner des DMV der DDR: Bernd Danowski, Günter Wermcke und Karl-Heinz Rost von der Arbeitsgemeinschaft Weinbergsweg in Berlin Anfang der siebziger Jahre. Danowski war später Konstrukteur bei Zeuke und von 1988 bis 1994 Vorsitzender der zum MEC gewandelten DMV-AG.
Foto: Bernd Heinz

geschah am 7. April 1962 mit 25 Arbeitsgemeinschaften und 237 Mitgliedern. Damit war die führende Rolle der Partei einmal mehr bestätigt.

Die Organisationsform des *Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR* (DMV) wurde an die Struktur der Deutschen Reichsbahn angelehnt. Beim Präsidium wurde ein Generalsekretariat geschaffen; in den acht Reichsbahndirektionen entstanden Bezirksvorstände mit entsprechenden Sekretariaten.

Dem Präsidium gehörten Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen, der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, der Industriegewerkschaft Eisenbahn, der FDJ, der Kammer der Technik, der Hochschule für Verkehrswesen, Dresden, der Städtischen Nahverkehrsbetriebe und der volkseigenen Modellbahnindustrie an. Damit war der DMV eine hochrangige gesellschaftliche Institution. Die Mitarbeit





Öffentliches Engagement von Modelleisenbahnern. Görlitzer Mitglieder des DMV restaurierten Ende der sechziger Jahre den Straßenbahntriebwagen, Baujahr 1897 auf vorbildliche Weise.

Foto: Reiner Kitte

in diesem Verband war deshalb kein Versuch, sich um gesellschaftliche Tätigkeit zu drücken, wie sie im innerbetrieblichen Brigadewettbewerb von jedem Werk tätigen über seine eigentliche Arbeit hinaus gefordert wurde; sie wandelte sich vielmehr zur anerkannten gesellschaftlichen Aktivität. Diese leicht schizophrene Gegebenheit nutzten viele, um dem geliebten Hobby in einer solcherart geschützten Nische zu fröhnen.

Die Deutsche Reichsbahn bezahlte alle hauptamtlichen Funktionäre und Mitarbeiter des DMV, gab großzügig Freifahrtscheine für Exkursionen, unterstützte Sonderfahrten, überließ dem DMV mietfrei Arbeitsräume. Als Gegenleistung half der Verband vor allem, den chronischen Arbeitskräftemangel der DR zu lindern, wie es überhaupt ausgemachtes Ziel war, Kinder und Jugendliche über die Modellbahnschülergruppen, die Pioniereisenbahnen

Wettbewerb im Sozialismus

Natürlich gab es zu den üblichen Anlässen wie dem 1. Mai, dem Gründungstag der DDR oder zu den Parteitagen der SED im *Modelleisenbahner* den huldigenden Leitartikel und bei den Modellbahnern den obligatorischen Wettbewerb, zusätzlich zum alljährlichen reinen Modellbauwettbewerb, aber der Inhalt auch dieser politisch motivierten Wettbewerbe hatte stets mit Modellbau, mit der Restaurierung historisch wertvoller Eisen- oder Straßenbahnfahrzeuge oder mit der Erhaltung von Schmalspurbahnen zu tun. Und: Nur ein Wettbewerb gestattete es der Reichsbahn oder Volkseigenen Betrieben, dem Modellbahnverband finanzielle Hilfe zu leisten. Das Generalsekretariat leitete die Unterstützungen als Wettbewerbsprämien an die einzelnen AG weiter.

Auch das gehörte zum Alltag der DDR: Parade der Betriebskampfguppen der Deutschen Reichsbahn.

Dr. jur. Ehrhard Thiele (in Kampfgruppenuniform) war seit der Gründung des DMV dessen Vizepräsident, seit 1967 hatte er den Vorsitz inne. Er stellte viele Weichen zum Vorteil des Verbandes.

Foto: ZBDR



und die DMV-Jugendgruppen für Eisenbahnerberufe zu interessieren.

Ab 1972 gab es in der DDR keine privaten Modellbahnhersteller mehr. Betriebe mit staatlicher Beteiligung wie der TT-Produzent *Zeuke* in Berlin waren in Volkseigentum übergeführt worden. Der Modellbahnverband der DDR machte unter den Verhältnissen der Planwirtschaft mit dem unendlichen Mangel an Material und Produktionskapazität aus der Not eine Tugend. Der *Fachkommission Technik* im DMV gelang 1973 eine Vereinbarung mit der Industrie, die für jede Neuentwicklung von Modellbauerzeugnissen die Zustimmung des Präsidiums vorschrieb. So war es möglich, ohne dMarktfunktion die Bedürfnisse der Modellbahner halbwegs zu befriedigen und Doppelentwicklungen zu verhindern.

Apropos Fachkommissionen: Erwähnenswert ist ebenfalls die Tätigkeit der *Kommission Städtischer Nahverkehr*. Ohne das Engagement der hier tätig gewesenen Enthusiasten wäre der Wiederaufbau vieler historischer Schienenfahrzeuge und Omnibusse unmöglich gelungen. Und die *Fachkommission Öffentlichkeitsarbeit* hat es schließlich in den achtziger Jahren geschafft, eine Genehmigung zum Import von Roco- und Lilliput-Lokomotiven zu erwirken und die strengen Bestimmungen des Einfuhrverbots von Druckerzeugnissen aufzuweichen.

Zu welcher Kraft der Modellbahnverband der DDR schließlich angewachsen war, zeigen z.B. der Schmalspurtraditionsbetrieb in Sachsen, wo die Strecke Radebeul—Radeburg ganz in Regie des DMV betrieben wurde, oder die große Fahrzeugparade 1989 in Riesa zur Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden, die ohne das wesentliche Mitwirken der DMV-Mitglieder nicht realisierbar gewesen wäre.

Das Modellbahnwesen der DDR widerspiegelte die gesellschaftlichen Gegebenheiten dieses Staates in vielfältiger Weise. Da ist der Anspruch der SED nach der alleinigen Führungsrolle und die agitatorische Behauptung ihrer absoluten Überle-



genheit, und da sind die Funktionäre, die als leidenschaftliche Freunde der Eisenbahn die Bestimmungen ihres eigenen Staates auszuhebeln versuchen. Da sind die geistigen Potenzen des technischen Kaders und das Unvermögen einer starren Planwirtschaft, sie in hochwertige Produkte umzusetzen. Da ist die stete Bevormundung im alltäglichen Leben und die Flucht davor in die Nische des Hobbys.

Das Gesellschaftsmodell, das in der DDR als Sozialismus verkauft wurde, war schon seltsam konstruiert.

Fritz Borchert

Modellbahner beim Ausmessen eines Vorbildfahrzeugs. Das Hobby brachte oft die unterschiedlichsten Menschen zusammen. Dies war in der DDR nicht anders als in der Bundesrepublik.

Foto: Delang

ZUM BEISPIEL MARKERSBACH

Günter Kühn



Das sächsische Eisenbahnnetz war außergewöhnlich dicht geknüpft. Auch für das stark industrialisierte Erzgebirge trifft dies zu. Günter Kühn nimmt Sie mit auf einen Ausflug zum Bahnhof Markersbach, der einer Umsetzung ins Modell wert wäre.

Das mittelerzgebirgische Becken, welches im Raum von Aue beginnt und sich über das Schwarzwassertal bis Schwarzenberg und weiter entlang der Mittweida in östlicher Richtung bis nach Markersbach ausdehnt, ist ein uraltes Industriegebiet. Zahlreiche Hammerwerke und Silberwäschen und andere metallurgische Betriebe gingen bis aufs Mittelalter zurück. Nachdem der

Bergbau unrentabel geworden war, erfuhr dieses Gebiet ab der Mitte des 19. Jahrhunderts einen neuen industriellen Aufschwung, diesmal aber mit anderen Gewerbezweigen. Rund um Schwarzenberg entstanden Papierfabriken und mechanische Werkstätten. Probleme gab es jetzt mit den damals noch schlecht ausgebauten Verkehrswegen, die nur Fuhrwerksverkehr zuließen.

Kampf um die Eisenbahn

Nachdem das Erzgebirge durch Stichbahnen erschlossen war, verlangten auch die Bewohner von Markersbach, Scheibenberg und Schlettau eine Anbindung an die Schiene. Die Hauptbahn Zwickau—Schwarzenberg bestand seit 1858, die Strecke Flöha—Bärenstein seit 1872. Seit 1875 war Chemnitz mit Aue, dem industriellen Zentrum des Erzgebirges, verbunden. Man wünschte sich eine Querverbindung durchs Erzgebirge von Schwarzenberg nach Annaberg.

Von Anfang an war man sich bewußt, daß die Trassierung in diesem Teil des Gebirges sehr schwierig sein mußte, da tief eingeschnittene Täler und erhebliche Höhenunterschiede zu überwinden waren.

Das Streckenprojekt beschäftigte bereits seit den Fünfzigern des 19. Jahrhunderts die Stände und die Re-



gierung des Königreichs Sachsen. Nach mehreren vergeblichen Petitionen der Anrainer beschloß die Zweite Kammer des Landtags 1883/84 den Bau folgender Linien mit 750 mm Spurweite:

- Schönfeld—Schwarzenberg,
- Tannenberg—Geyer,
- Schlettau—Crottendorf,
- Wilkdenau—Markersbach und
- Grünstädtel—Rittersgrün.

Nur zwei von ihnen wurden schließlich gebaut.

Die erste Kammer stellte in Übereinstimmung mit der Staatsregierung vor Ort weitere Untersuchungen an und beschloß schließlich den Bau einer normalspurigen Strecke von Schwarzenberg über Grünstädtel, Raschau, Mittweida-Markersbach, Scheibenberg, Schlettau und Waltherdsdorf nach Buchholz an der Linie Flöha—Bärenstein. Obwohl zunächst eine Anbindung im weiter nördlich gelegenen Schönfeld vorgesehen war, entschloß man sich dennoch aus volkswirtschaftlichen Gründen für den weitaus schwierigeren und teureren Anschluß im Bahnhof Buchholz.

Außerdem wurden Schmalspurstrecken von Tannenberg nach Geyer und von Grünstädtel nach Oberittersgrün zum Bau angewiesen. Später wurde noch beschlossen, von Waltherdsdorf ins 5,4 km südlich gelegene Crottendorf eine Stichbahn zu errichten.

Beim Bau wurden 442 136 Kubikmeter Erdmassen bewegt. Das Planum war 23,367 km lang; auf ihm wurden 27,822 km Gleise und 38 Weichen verlegt.

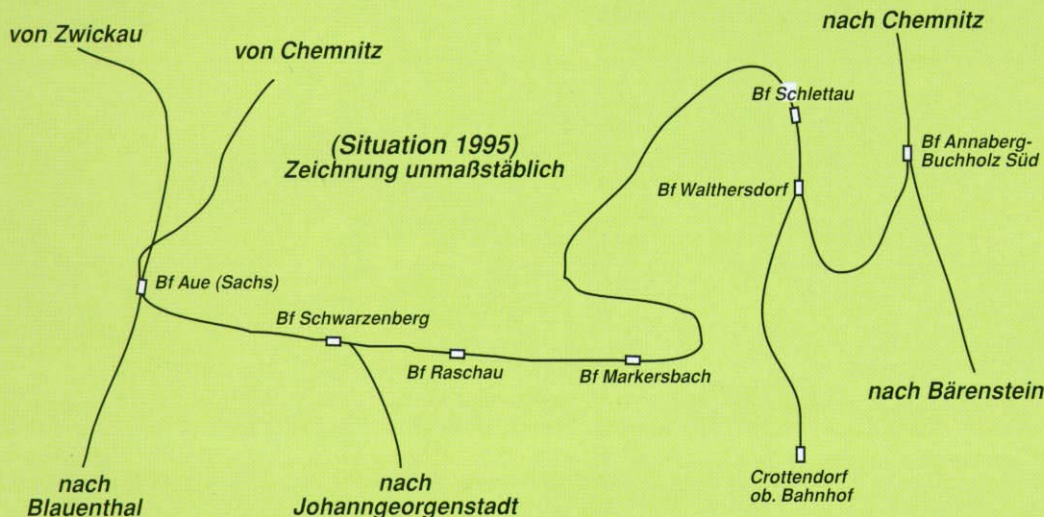
Die Strecke hat folgende Stationen: *Schwarzenberg/Erzgeb.* (km 0,0; 427 m), *Grünstädtel* (km 2,7; 441), *Raschau* (km 4,6; 475 m), *Mittweida-Markersbach* (km 6,0; 550 m), *Scheibenberg* (km 13,9; 623 m), *Schlettau/Erzgeb.* (km 16,9; 564 m), *Waltherdsdorf/Erzgeb.* (km 18,2; 598 m), *Buchholz (Annaberg-Buchholz Süd)*, km 24,1; 574 m).

Der Streckenbau erfolgte zügig; bereits am 1. Juli 1889 konnten der Abschnitt Schwarzenberg—Grünstädtel und die Schmalspurbahn Grünstädtel—Oberittersgrün befahren werden. Die Gesamtstrecke wurde am 1. Dezember 1889 feierlich eröffnet.

Bahnhof Markersbach

Der Bahnhof liegt im Mittweidatal zwischen Mittweida und Markersbach, gegen Süden im Berganschnitt; gegen Norden tangiert er die Dorfstraße des 2700-Einwohner-Ortes Markersbach. Die recht bescheidenen Bahnanlagen weisen neben dem Hauptgleis nur ein Kreuzungsgleis sowie ein Ladegleis und den Anschluß zu einer Kohlenhandlung auf. Die Nutzlänge des Hauptgleises beträgt knapp 300 m. Zwei doppelflügelige Signale sicherten die Einfahrten.

EISENBAHNEN IM ERZGEBIRGE



Zeichnung: Günter Kühn

Bild: Markersbach liegt in einer Kehre, die die stark steigende Strecke zum Markersbacher Viadukt hinauführt. N 61 971, gezogen von einer 50 mit Reko-Kessel, strebt am 28. 6. 1987 dem Containerbahnhof Annaberg-Buchholz zu. Tempi passati: Dampfbetrieb gibt es selbstverständlich nicht mehr, und die Wende hat dem Containerbahnhof das Genick gebrochen.

An Hochbauten gibt es ein zwei-stöckiges verputztes Empfangsgebäude mit westlich angebautem, ebenfalls verputztem Güterschuppen. Die spärliche Gleisanlage machte ein Stellwerksgebäude entbehrlich, dafür ist östlich des Empfangsgebäudes ein hölzernes Kurbelwerkshäuschen vorhanden. Am Kreuzungsgleis bergwärts steht ein mit roten Ziegeln aufgeführtes Wasserhaus. Am talseitigen Bahnhofskopf ergänzen ein *Wärterhaus 1. Klasse*, ehemals für den Bahnmeister, sowie ein Nebengebäude die Baulichkeiten.

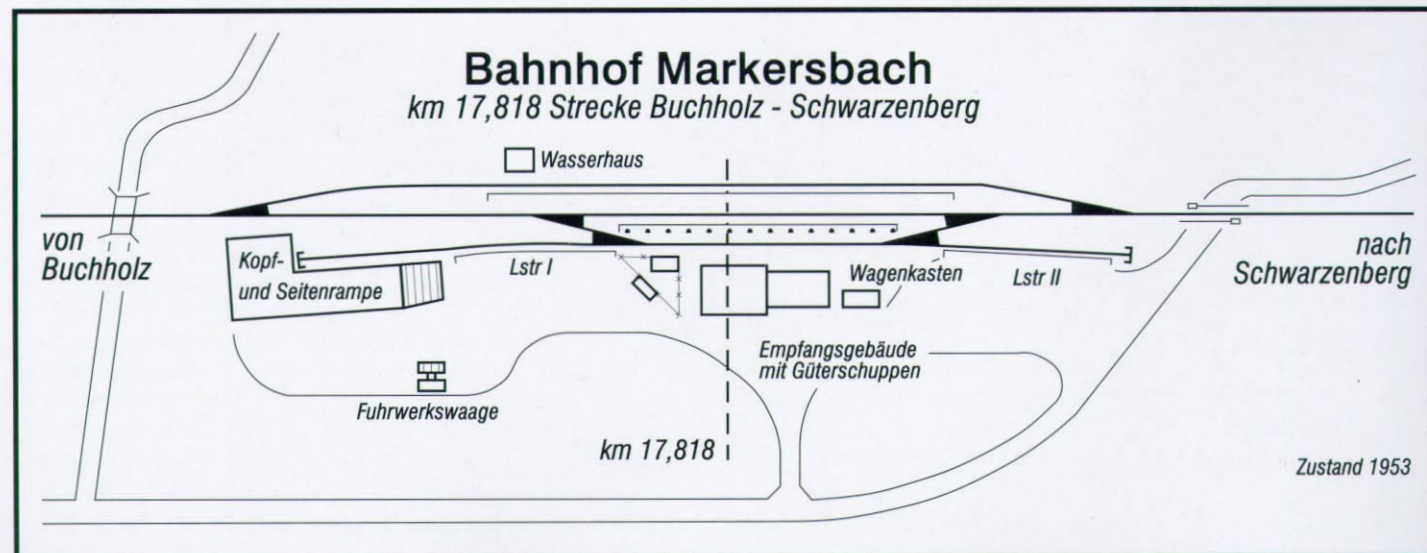
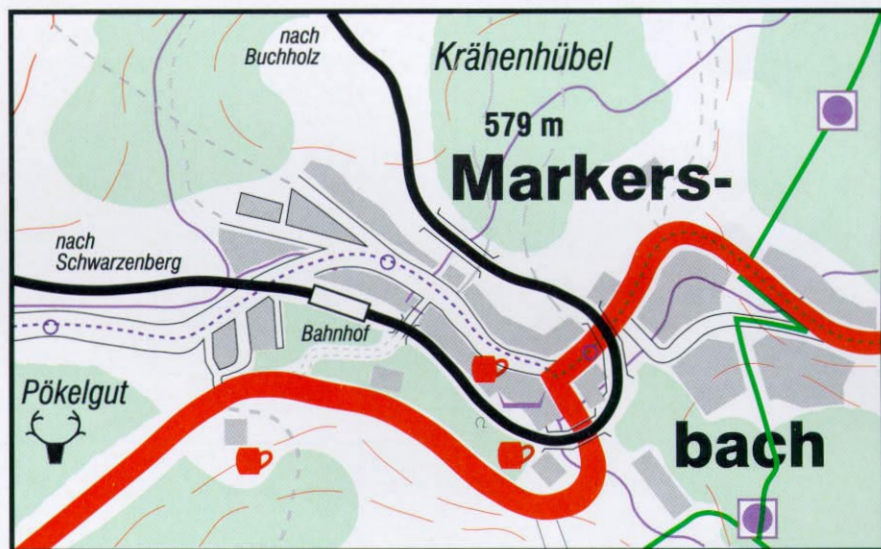
Noch im Bahnhofsbereich beginnt die Steigung in Richtung Scheibenberg, um den bachtlichen Höhenunterschied von 73 m bis zur nächsten Station zu überwinden. Seit 1. Juli 1935 ist Mittweida nach Markersbach eingemeindet, der Bahnhof heißt seit dem 6. Oktober desselben Jahres Markersbach.



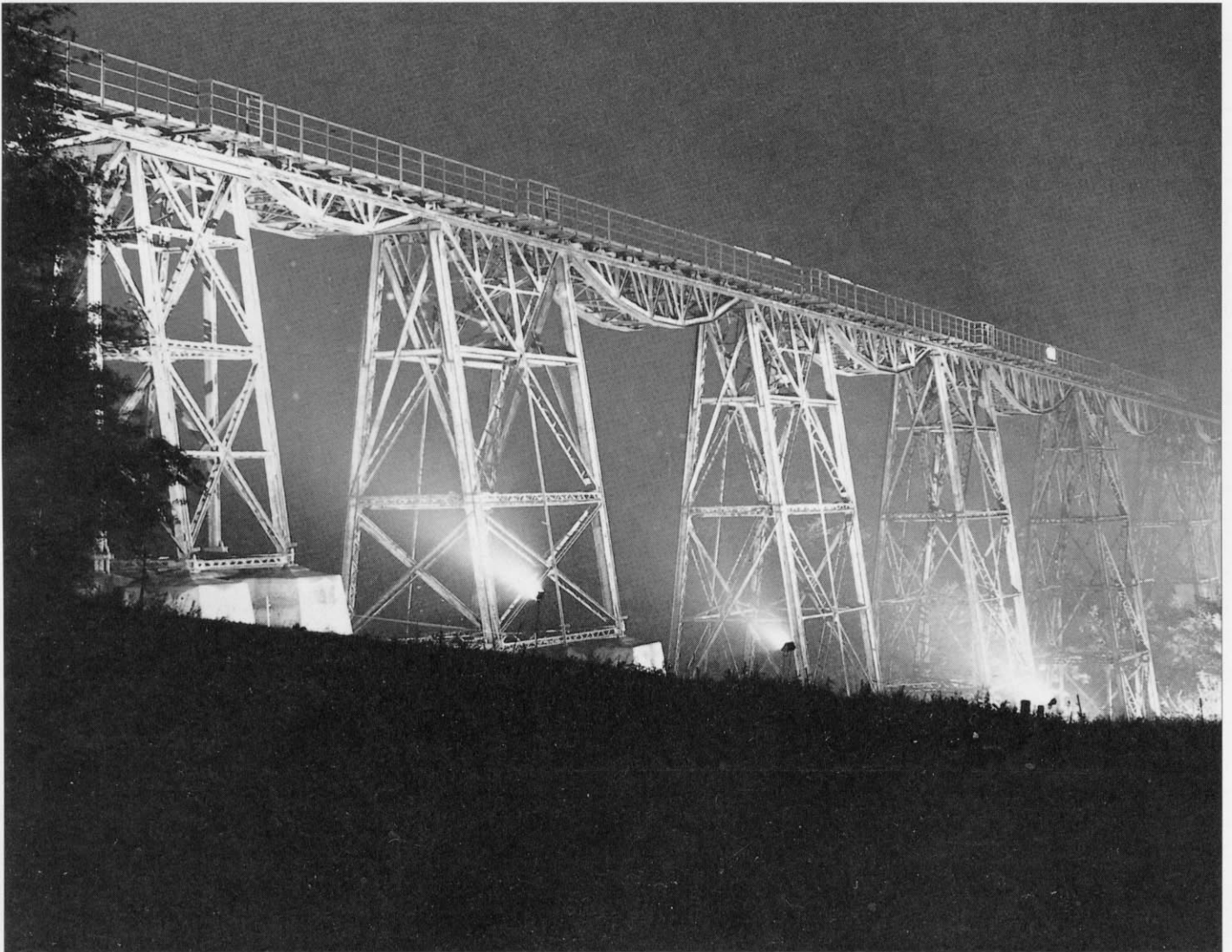
Günter Kühn

Der Markersbacher Viadukt

Seit 1887 wurde am Markersbacher Viadukt gebaut. Er überbrückt ein Nebental der Großen Mittweida in der Ortslage. Es handelt sich um eine Gerüstpfeilerbrücke. Ihr Konstrukteur war der Ingenieur Krüger, weitere Angaben zu seiner Person sind nicht vorhanden. Die Bauleitung oblag dem Geheimen Finanz- und Bau-rat Claus Köpcke (1831–1911), welcher auch die Aufsicht über den Bau des „Blauen Wunders“, der gewaltigen Dresdner Elbbrücke zwischen Blasewitz und Loschwitz, führte. Offiziell ist der Markersbacher Viadukt am 14. Oktober 1888 fertig geworden.



Günter Kühn



Günter Kühn



Günter Kühn

Wertvolle Information für den Brücken-Selbstbauer bringt die Nachtaufnahme des Markersbacher Viadukts, die anlässlich der Jubiläums-Illumination im Jahr 1988 entstand.

Links: Ein mächtiges Bauwerk, das in seiner Entstehungszeit als der Stolz der sächsischen Ingenieurskunst gelten durfte. Der Zug ist – wie so häufig bei historischen Postkarten – hineinretuschiert.

Linke Seite oben: Am 14. Oktober 1988, dem Tag des Brückenjubiläums, ist der abendliche Personenzug nach Annaberg mit der 86 1049 bespannt, und die 503616 leistet Vorspann.

Bekanntmachung,

die Eröffnung des Betriebes der Annaberg-Schwarzenberger Staatseisenbahn
und der Zweigbahn Schleittau-Obercrottendorf betreffend:

Ab 1. December 1889 ist nachfolgender Fahrplan gültig

Annaberg - Schwarzenberg								Schwarzenberg - Annaberg							
323 I - IV	325 I - IV	327 II - IV	329 I - IV	331 II - IV	333 I - IV	339 II - IV	Entf. km	322 I - IV	338 II - IV	324 I - IV	326 II - IV	328 I - IV	332 II - IV	334 I - IV	
5 ²⁵	9 ¹⁵	11 ¹⁴	1 ⁵⁵	5 ³⁰	7 ⁰⁰	9 ⁰⁰	• Abf. Annaberg } s.a. 39 2 ¹¹ Buchholz 8 ¹⁸ Baitersdorf, Haltest. 9 ¹⁹ Schleittau 13 ¹³ Scheibenberg 20 ¹³ Wittenberg-Markersbach 22 ¹³ Rastbau 24 ¹³ Erlinsbüchel 26 ¹³ Ank. Schwarzenberg	8 ⁴¹	10 ³⁴	12 ⁵³	2 ²⁵	5 ²⁰	8 ²⁰	12 ⁵³	Ank. } 26 Ank.
5 ²⁰	9 ⁰⁴	11 ⁰⁷	2 ¹⁹	5 ³⁹	7 ¹⁵	9 ¹⁷		8 ²⁹	10 ¹³	12 ⁴¹	2 ¹¹	5 ⁰⁴	8 ⁰⁴	10 ⁵⁰	
5 ¹⁹	9 ⁰¹	12 ¹⁷	2 ²⁹	5 ⁴³	7 ³⁵	9 ³⁸		8 ¹¹	9 ⁵²	12 ¹⁹	1 ⁵²	4 ⁴⁴	7 ⁴⁷	10 ⁴⁵	
5 ¹⁰	9 ⁰⁸	12 ¹⁷	2 ⁴⁰	5 ⁵⁸	7 ⁴⁸	9 ⁴⁴		8 ⁰⁵	9 ⁴⁶	12 ¹²	1 ⁴⁵	4 ³⁵	7 ⁴⁰	10 ⁴²	
6 ⁷	10		2 ⁵⁶		8 ⁰²			7 ⁵³		11 ⁵⁵		4 ³⁴		10 ⁰⁵	
6 ³³	10 ²⁰		3 ³⁶		8 ³⁰			7 ⁵²		11 ⁵⁶		3 ⁵⁷		9 ³⁶	
6 ⁴¹	10 ²⁸		3 ⁴⁴		8 ³⁹			7 ⁵⁸		11 ¹⁶		3 ⁵⁰		9 ³³	
6 ⁵⁹	10 ³⁴		3 ⁴⁷		8 ⁵⁸			7 ¹⁹		11 ¹⁸		3 ⁴¹		9 ¹⁸	
7 ⁹	10 ⁴²		3 ⁵⁸		9 ⁰³			7 ¹		10 ⁵¹		3 ³⁰		9 ⁰⁸	

Schleittau - Obercrottendorf					Obercrottendorf - Schleittau				
841 II - IV	843 II - IV	845 II - IV	847 II - IV	Entf. km	842 II - IV	844 II - IV	846 II - IV	848 II - IV	
5 ⁵⁵	8 ¹⁹	12 ¹²	6 ¹	• Abf. Schleittau } Ank. 1 ¹ Baitersdorf, Haltestelle 2 ⁴ Baitersdorf, Haltepunkt 5 ¹² Wittenberg-Obercrottendorf 6 ¹ Ank. Obercrottendorf	7 ⁵⁵	9 ⁴⁰	1 ⁴¹	7 ³⁴	Ank. } 26 Ank.
6 ¹³	8 ¹⁸	12 ²⁵	6 ¹¹		7 ⁴⁹	9 ³⁴	1 ³³	7 ²⁸	
6 ¹⁰	8 ²⁵	12 ³³	6 ¹⁹		7 ⁴¹	9 ²⁸	1 ²⁹	7 ²⁰	
6 ²⁵	8 ³⁰	12 ⁴⁰	6 ³²		7 ¹⁹	9 ¹⁴	1 ¹⁸	7 ⁸	
6 ³¹	8 ⁴⁰	12 ⁵²	6 ³⁸		7 ¹¹	9 ⁵	1 ⁸	7 ⁰	

Die Königl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Hoffmann.

Fahrplan aus dem Eröffnungsjahr. Günter Kühn hat ihn nach dem Original gesetzt. Bei den Zügen 329 bis 339, 326 bis 334, 847 sowie 846/848 handelt es sich wohl um Nachmittagszüge, deren hochgestellte Minutenziffern zur Unterscheidung von den Vormittagsangaben unterstrichen gewesen sein müssen.

Fahrzeuge für Markersbach

Bei der Streckeneinweihung und in der Folgezeit setzte die Königlich Sächsische Staatseisenbahn die bei Richard Hartmann in Chemnitz gefertigten Dreikuppel-Tenderloks der Bauart VT ein. Hinzu kamen 1'B-gekuppelte Schlepptenderloks der Bauart III B. Nach der Indienststellung der sächs. XIV HT (später BR 75.5)

und XI HT (später BR 94.20-21) kamen diese Maschinen in das Aue-Annaberger Bahnrevier und waren über längere Zeit dort beheimatet. So standen dort brav sächsische 38er neben preußischen und badischen G 12 (BR 58.10-20 bzw. 2-3).

Diese Maschinen bewährten sich besonders gut auf den Strecken hier und hielten sich im Bw Aue bis 1976. Selbst durchgehende Eilzüge

gab es. Sie wurden mit Buchholzer oder Werdauer „Rollwagen“ bespannt (so nennt man die sächsische Spielart der BR 38), oder es gab eine „Doppelspanne“ 86er.

Seit Auslieferung der ersten 86er waren Aue und Annaberg ein Domizil dieser Baureihe. Erst 1976 war Schluß damit. Dann folgten die ersten Diesellokomotiven der Baureihe 110 und gaben sich ein Stelldichein in den

DER VIADUKT: ZAHLEN UND ZEICHNUNG

Der Viadukt mit neun Öffnungen liegt zwischen den Streckenkilometern 15,977 und 16,214.

Gesamtlänge	237,00 m
Länge zwischen den Widerlagern	236,50 m
Breite zwischen den Stirnen	4,00 m
Lichte Höhe bis Schienenoberkante	36,40 m
Größte Spannweite	25,00 m
Gesamtmasse	534,00 t
veranschlagte Kosten	271 565,67 RM
tatsächliche Kosten	248 778,71 RM
Baujahre	1887-1888

Am 21. 9. 1972 überquert P 1946 mit Vorspann den Viadukt. 861136 unterstützt 861773. Beide Loks kommen aus der ehemaligen Dampflok-Hochburg Schwarzenberg. Foto: Günter Meyer



erzgebirgischen Betriebswerken. Der Siegeszug des Diesels war natürlich nicht aufzuhalten. Trotzdem konnte man kurzzeitig folgende Kreide-In-schrift an alten Dampfzügen sehen: *Das alte Eisen muß dem Fortschritt weichen – statt Gnadenbrot wartet der Brennertod*. Erwischen lassen durfte sich der Führer einer solchen Lok allerdings nicht.

Die Baureihe 110 faßte in den nächsten Jahren festen Fuß im Erzgebirge. Später wurden zusammen mit dem Bw Karl-Marx-Stadt Hbf sechachsige 118.6 hinzugezogen. Für die damals noch zahlreichen Güterleistungen wurden diese Baureihe im Bw Aue stationiert und bildete nunmehr das Rückgrat des Güterzugdienstes. Als Ablösung folgten 1989 die deutsch/rumänischen „U-Boote“ der BR 119.

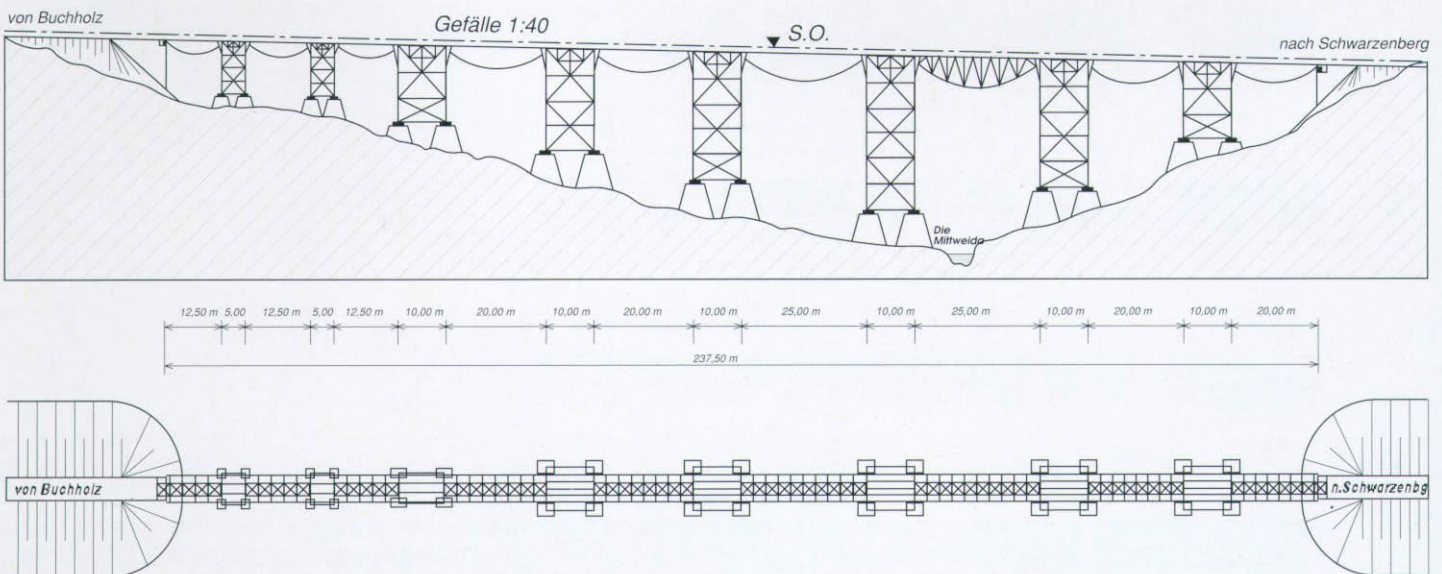
Aber auch mit denen ist es heute vorbei. Ende Dezember 1994 verließ die inzwischen zur 219 003 umgezeichnete 119 003 als letzte ihrer Baureihe das Bw Aue; sie wurde an den Betriebshof Chemnitz abgegeben. Geblieben ist die Baureihe 110 (jetzt BR 201–204). Diese Maschinen verrichten zuverlässig wie eh den gesamten Zugdienst auf der Erzgebirgsquerverbindung. Auf der Strecke Zwickau—Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt tun mittlerweile auch moderne Triebwagen der Reihe 628 Dienst.



Günter Kühn

Dieselzeit in Markersbach. Die DR-Baureihe V 100 war die erste hier oben im Erzgebirge, und es scheint so, als ob sie auch als letzte gehen wird. Der Zug besteht aus zwei Überführungswagen für Schmalspurfahrzeuge, die aus Oberwiesenthal zu Tal gebracht werden.

Viadukt Markersbach (Strecke Buchholz - Schwarzenberg) km 16,02





Günter Kühn

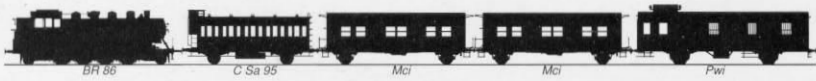
GmP 9118 Aue - Johanngeorgenstadt um 1970



P 1946 Zwickau - Annaberg-Buchholz Süd um 1972



P 3153 Crottendorf ob. Bf. - Schleiftau um 1965



P 16 665 Schwarzenberg - Markersbach um 1985



P 9635 Zwickau - Johanngeorgenstadt um 1990





Günter Kühn

Zweimal 503628-0 mit Reko-Kessel im Güterzugdienst. Auffällig ist der Mischvorwärmer der Bauart IfS/DR vor dem Schlot. Der Nahgüterzug N 61 970 in Richtung Grünstädtel passiert die stählerne Straßenbrücke in Raschau. Er hat auch einen Schmalspur-Personenwagen geladen (14.10.1987). Linke Seite oben: Der N 61 971 in Gegenrichtung befindet sich schon auf der Steigung, die noch im Bahnhof beginnt und zum Markersbacher Viadukt hinaufführt (27.4.1987).



ZUGBILDUNG FÜR MARKERSBACH



Letzte Dampflokk-Blüte

Mitte der achtziger Jahre kamen Dampfloks noch einmal zu besonderen Ehren. Womit man es auch begründen mag, etwas unerklärlich war es damals schon, daß die DR ab Winterfahrplan 1982 sogar ihre Museums-861001 auf der Stichbahn Schlettau—Crottendorf einsetzte. Ob es nur die Devisen der westlichen Dampffreunde waren?

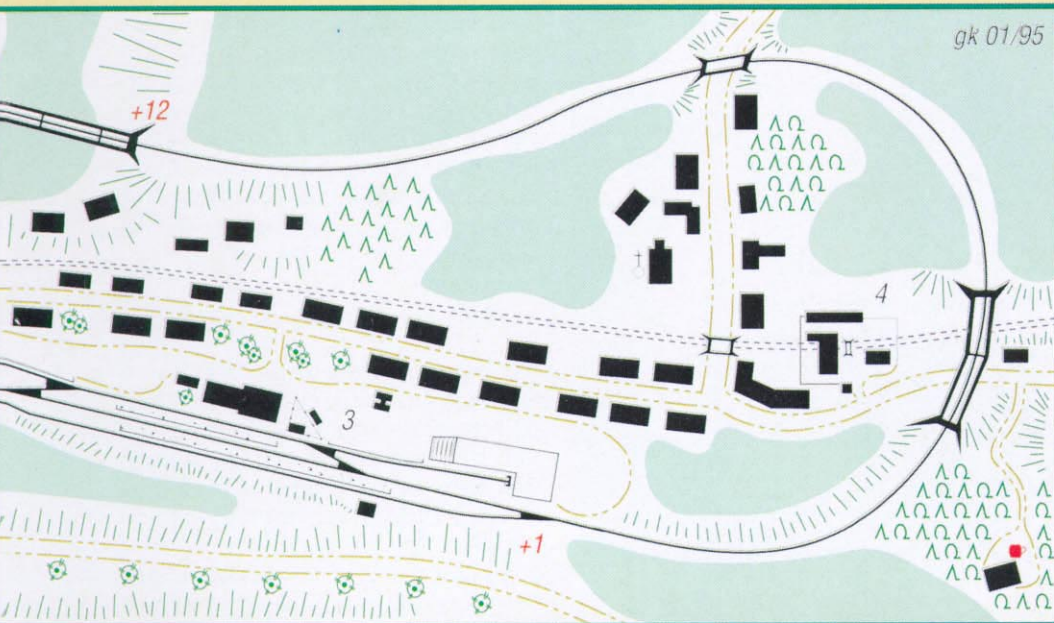
Einige maßgebende Leute vom Bw Aue, genannt sei hier namentlich der Technologe für Lokunterhaltung Axel Schlenkirch, waren sogar bemüht, weitere 86er nach Aue zu bekommen. Erfreulicherweise konnte man eines Tages die ehemalige Falkensteiner Heizlok 861056 in Schlettau bestaunen. Sie kam vom RAW Dresden nach Aue, wo sie als Werkslok eingesetzt

war. Gelegentlich waren auch die Glauchauer 861333 und die Pockau-Lengenfelder 861049 zu beobachten. Die fuhren dann mit einer Planleistung rüber nach Aue, um „auszuwaschen“.

Mit Inbetriebnahme des Containerumschlagbahnhofs Annaberg-Buchholz Süd kreierte die DR das neue Zugpaar N 61 2970/2971, welches ab 1984 zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz Süd verkehrte. Dafür wurden Karl-Marx-Städter 50.35 eingesetzt, die in Aue stationiert waren. Sie hielten sich dort bis Dezember 1987. Dann übernahmen Auer 118.6 und später zum Teil 119er diesen Dienst. Unmittelbar nach der Wende „zog“ sich der hochwertige Güterverkehr, wie man so schön sagt, „aus der Fläche zurück“, der Containerbahnhof wurde demontiert.

Günter Kühn





ANLAGENPLAN IM MASSSTAB 1:20 FÜR H0

Idee: Günter Kühn

Zeichnung: Günter Kühn

Grundlage für unseren Modellvorschlag in Nenngröße H0 ist ein Raum mit der Grundfläche 6,50 m x 3,50 m. Es handelt sich um eine ausgesprochene Landschaftsanlage, bei der es auf die Tiefenwirkung ankommt. Im Verhältnis dazu – und der Wirklichkeit entsprechend – spielen Bahnhöfe und Strecken eine eher untergeordnete Rolle. Weiterhin wurde angestrebt, die Vorbildsituation möglichst genau, wenn auch bei weitem noch nicht größenrichtig nachzubilden. Im Vordergrund verläuft die Bundesstraße 101, von der man dem Vorbild entsprechend auf den Bahnhof Markersbach und auf den Viadukt hinüberschaut. Auf dem linken Anlagenschenkel befindet sich die Andeutung des Ortes Raschau mit Haltestelle und Gleisanschluß. Die Gleiswendel außerhalb der durchgestalteten Anlage überwindet den beträchtlichen Höhenunterschied von 32 cm.

Von Ebene zu Ebene

Die Wendel baut man entweder selbst, oder man verwendet Teile der auf solche Modellbahnartikel spezialisierten Firma Laggies. Von der Wendel zweigt aus der untersten Kehre der verdeckte Aufenthaltsbahnhof ab. Er sollte in zwei Richtungsgruppen mit je gleicher Gleis-

zahl aufgeteilt werden. Es bleibt Platz genug, die Richtungsgruppen noch mal zu unterteilen: So lassen sich etwa Züge verschiedener Epochen in jeweils ihnen zugeordneten Gleisen abstellen und aufrufen. Die Gleiswendel befindet sich außerhalb der „sichtbaren“ Anlage und wird von ihr durch eine schräge Kulisse abgetrennt. Kulissen mit Erzgebirgsmotiven können von Auhagen bezogen werden.

Markersbach und Raschau

Vom Ort Markersbach wird die Hauptstraße hinter dem Bahnhof nachgebildet. Als typische Häuser eignen sich solche mit einem Erdgeschoß aus Naturstein, aber auch verputzt darf es sein. Die zweite Etage ist gewöhnlich Fachwerk, das roh bleiben kann oder mit Holz oder Schiefer verkleidet wird. Die Stallgebäude bestehen großenteils aus Naturstein. Für die Kirchen eignet sich besonders das Vollmer-Kit-Modell (Best.-Nr. 9210). Hinter der Häuserzeile in Markersbach verläuft übrigens die Mittweida, an der sich auch eine Papiermühle befindet.

Raschau hat einen nicht dem Vorbild entsprechenden Gleisanschluß erhalten. Hier kann das neue Vollmer-Sägewerk Platz finden. Möglicherweise ist dort eine Piko-Kleinlok (Kö II oder Kö I) stationiert.

Die große Brücke

Hauptblickpunkt der Anlage ist und bleibt der Markersbacher Viadukt. Um den Selbstbau kommt man hier nicht herum. Anhand der Übersichtszeichnung und der Fotos in diesem Artikel kann man das Modell aus Messingprofilen zusammenlöten. Als Maßstab sei 1:100 vorgeschlagen.

Eine Lötlehre vereinfacht die Arbeit. Sie entsteht nach den Umrissen des Messingmodells eines Brückentpfeiler-Seitenteils, das mit Nägeln auf einer Holzplatte abgesteckt wird. Bei den Trägern und beim Geländer geht man genauso vor. Die fertige Brücke wird rostbraun-grau bemalt oder gespritzt. Widerlager und Pfeilergründungen baut man aus Holz, mit Mauerplatten verkleidet und steingrau gefärbt.

Wer es genau nimmt, sollte eine Exkursion ins Erzgebirge machen und wichtige Details fotografieren. Bei der Nachbildung der Brücke sollte man jedoch nicht zu akribisch vorgehen, denn sie steht ja im Anlagenhintergrund. Was jedoch zählt, ist der Gesamteindruck, den dieses filigrane, aber dennoch stabile Bauwerk auf den Betrachter macht.

Einzelne Nieten wird man von fern nicht zählen können!



In typisch sächsischem Stil: Das ehemalige Bahnwärterhaus der Klasse I in Markersbach. Foto: Günter Kühn

Gebäudemodelle für Markersbach

Wer es wirklich genau vorbildgetreu haben will, baut sich seine Gebäudemodelle für den Bahnhof Markersbach natürlich am besten vollständig selbst. Aber auch mit Kitbashing sollten sich überzeugende Lösungen finden lassen; zu einem entsprechenden Umbau käme in erster Linie der Bahnhof Radeburg mit den dazugehörigen Nebengebäuden des Marienberger Herstellers Auhagen in Frage. Hierbei kann man sich ebenfalls gut an den Zeichnungen orientieren. Die typische Verkleidung des kleinen Kurbelwerkschutzhäuschens aus einander überlappenden Brettern kann man sich aus schmalen Furnierstreifen basteln; wesentlich einfacher

Die Zeichnungen mit den wichtigsten Ansichten der Bahnhofsgebäude von Markersbach sind im Maßstab 1:160 gehalten; für die Baugröße H0 müssen sie auf dem Kopierer um 184% vergrößert werden, für TT um 134%. Alle Zeichnungen: Günter Kühn

geht es mit einer entsprechenden Bretterplatte aus Polystyrol von Evergreen („clapboard siding“). Für die Gestaltung der Bahnsteigkanten gibt es zwei Möglichkeiten. Sie bestehen entweder aus Altschwellen oder aber, in der moderneren Form, aus Betonelementen. Passende Modellnachbildungen gibt es von Brawa und Heki.

Signale und Ausstattung

Der Bahnhof erhält als Einfahrtsignale für beide Fahrtrichtungen zweiflügelige Formhauptsignale, Ausfahrtsignale sind dagegen nicht vorhanden. An den Bahnsteiggleisen stehen Halftafeln (Signal So8 nach dem Signalfach der DR).

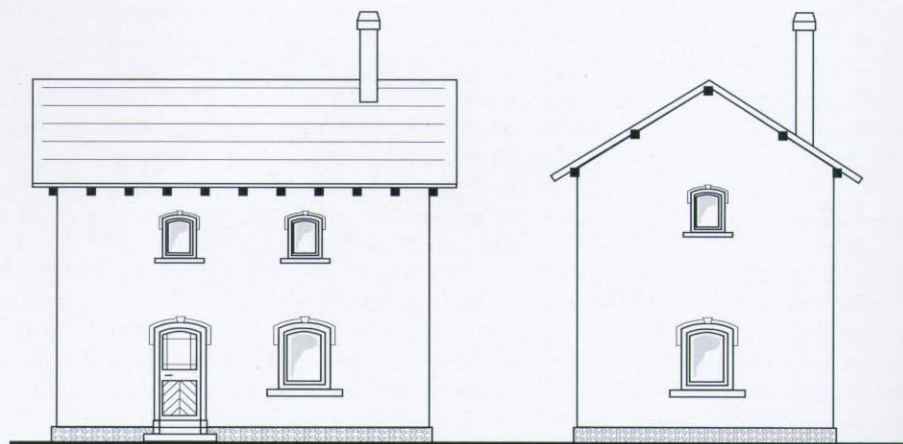
Die Zufahrts- und Ladestraßen des Bahnhofs sind alle gepflastert. Neben dem Güterschuppen steht noch der Wagenkasten eines älteren G-Wagens mit Flachdach, er dient hier als Behelfsschuppen.

Fahrbetrieb

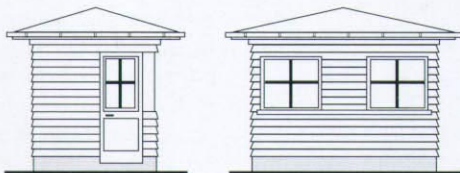
Bei dem Einsatz von Dampflok funktioniert die einfachste Lösung im Moment leider noch nicht: Das neue Digital-Startset von Roco würde für diese Anlage vollauf ausreichen, da mit Sicherheit nicht mehr als acht Züge zum Einsatz kommen. So bleiben eigentlich nur die konventionellen Verdrahtungsmethoden ... aber das soll jetzt an dieser Stelle nicht weiter erörtert werden, zumal hier bestimmt jeder auch seine eigenen Vorlieben hat.

Günter Kühn

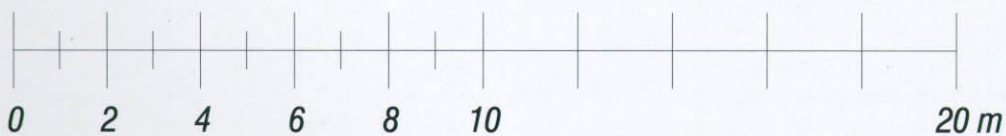
WASSERSTATION MARKERSBACH



EMPFANGSGEBÄUDE MARKERSBACH



KURBELWERKSCHUTZHAUS



PIKO IM AUFWIND



Bertold Langer

Viel Spaß mit der 82: Dr. René F. Wilfer, geschäftsführender Gesellschafter der Piko Spielwaren GmbH, präsentiert seine Lieblingsneuheit des vergangenen Jahres.

Als Dr. René F. Wilfer im April 1992 die Piko Spielwaren GmbH gründete, hatte er nicht nur den traditionsreichen Namen des ehemaligen DDR-Kombinats und wesentliche Teile von dessen Produktionsprogramm gekauft, sondern sich auch ein hohes Ziel gesetzt: „Wir werden uns nicht damit begnügen, eine Nische zu besetzen. Vielmehr wollen wir der Marke Piko auch in den alten Bundesländern den Stellenwert geben, den sie in der DDR einst hatte.“ Immerhin war die in den letzten Jahrzehnten unter dem Dach „der Piko“ zusammengefaßte Modellbahnindustrie nicht nur in der DDR und in den sozialistischen Staaten eine anerkannte Größe, sondern auch im Westen. Lange vor der Konzentration zum Kombinat mit mehreren tausend Mitarbeitern hatten kleinere Betriebe in der DDR Maßstäbe gesetzt und waren in einigen Dingen der westlichen Produktion zeitweise eine Nasenlänge voraus gewesen, man denke etwa an die fein gravierten Piko-Güterwagen.

„Diesen Vorsprung konnte die DDR-Industrie nicht halten, geschweige denn aus-

bauen. Die optischen Vorteile wurden durch mechanische Mängel konterkariert. Daher sind die übernommenen Produkte innerhalb der ersten zwei Jahre qualitativ deutlich verbessert worden, indem z.B. die überarbeiteten Lokomotiven einen zuverlässigen Antrieb erhielten. Der Faulhaber-Motor, den unsere Vorgänger unmittelbar nach der Wende als Allheilmittel einsetzen wollten, war viel zu teuer, und die Ergebnisse waren nicht entsprechend.“

Gleichberechtigt neben der Rekonstruktion, die in drei bis fünf Jahren abgeschlossen sein soll, stehen für Dr. Wilfer Neuentwicklungen. So ist er besonders stolz auf das Modell der BR 82, das im September die Sonneberger Produktionshallen verlassen hat: „Wir haben unser Produktdesign bereits auf ein wettbewerbsfähiges Niveau gehoben; mit der Ellok der Reihe 180 und dem österreichischen Triebwagenzug ‚Blauer Blitz‘ geht es in diesem Jahr weiter.“

Großen Wert legt Piko auf eine zuverlässige und flexible Vertriebsstruktur. „Wir sind uns nicht zu schade, auch kleine Bestellungen schnell zu erledigen. Wir haben ein Modellbahn-Programm, aber wir überlassen es den Händlern, diejenigen Artikel zu bestellen, die sie auch verkaufen können und wollen. Außerdem kann der Fachhandel über uns Bausätze für Gebäudemodelle beziehen, ferner Plastikmodellbausätze und Modellpferde, deren Vertrieb wir übernommen haben. Und schließlich gehört zu unserer eigenen Produktion Kinderspielzeug aus dem Piko-Erbe.“



Als Anregung für Nachbau-Interessenten: Übersichtszeichnungen genügen ja oft nicht, um wirklich Appetit auf Selbstbau zu machen. Schon eher vermag das ein Beispiel, das Modellbahnkollegen geben.

BAUSTELLE MARKERSBACH

Beim Schwarzenberger Modellbahnclub entsteht zur Zeit eine Anlage mit dem Thema „Markersbach“. Gebäudespezialist ist Joachim Arnold. Er baut nach Original-Vorbildern. Den Bau der großen Brücke teilen sich Horst Friedrich, Hans Schulz und Peter Friese. Fundamente und Fischbauchträger sind bereits fertig, während bei den Gerüstpfählen noch einiges zu tun übrig bleibt.

Günter Kühn/bl

Fotos: Günter Kühn

Produziert wird in Sonneberg in Gebäuden, die noch zum großen Teil auf das einstige Kombinat zurückgehen. 130 Mitarbeiter sind derzeit beschäftigt. Dr. Wilfer und sein Betriebsleiter kommen aus dem Westen. Mit den Mitarbeitern aus Sonneberg und Umgebung sind sie sehr zufrieden: „Wir setzen auf Leistung, das ist der einzige Maßstab, der zählt. Die Herkunft unserer Mitarbeiter spielt keine Rolle.“

Auf die Frage, was er sich unter einem „Besser-Wessie“ vorstelle, antwortet Dr. Wilfer ohne zu zögern: „Das waren die Macher aus dem Westen, die schon dort keinen Erfolg gehabt hatten. Im Osten spekulierten sie auf das schnelle Geld, und in diesem Sinn sprangen sie mit ihren Mitarbeitern um. Wir hingegen haben eine langfristige Perspektive, für die wir investieren, so etwa in Konstruktion und Formenbau, wo wir auf CAD/CNC-Technik umgestellt haben. Eine neue Kunststoffspritzerei hat ebenfalls Anteil am Millionenbetrag, den wir bereits für unseren Standort Sonneberg aufgewendet haben.“

Die Zukunft sieht Dr. Wilfer optimistisch. 1994 hatte er im Geschäftssektor Modellbahn einen Umsatzzuwachs im hohen zweistelligen Bereich, und für dieses Jahr erwartet er immer noch eine Steigerung von über 10% gegenüber dem Vorjahr.

Solche Zuwachsraten sind für die Branche ungewöhnlich. Sie lassen sich nur dadurch erklären, daß das Nichts nach der Wende endlich überwunden wurde. Dennoch bleiben sie bemerkenswert. Auf jeden Fall muß

es einen treuen Käuferstamm geben, der geradezu darauf gewartet hat, daß Piko-Produkte wieder auf dem Markt erscheinen.

DR-Nostalgie? Dr. Wilfer: „Wie auch im Westen sind die Epochen 3 und 4 im Osten am beliebtesten, und wir haben das umfangreichste Angebot an entsprechenden DR-Fahrzeugen. Nostalgie – ja, aber keine spezielle DR-DDR-Nostalgie.“

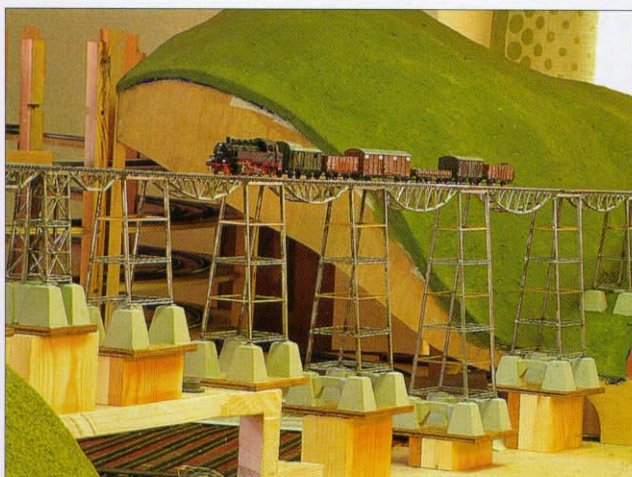
Die Sehnsucht nach den Fünzigern, Sechzigern und Siebzigern läßt gewisse Rückschlüsse auf das Alter der Modellbahner zu. Der Markt wird auf Dauer also enger, und das bei einer mittelfristig unwägbaren Konjunktur. Diese Rahmenbedingungen werden den Zuwachs bei Piko auf ein normales Maß reduzieren. Aber auch damit ließe sich das in der Zeit nach der Neufirmierung Erreichte weiter ausbauen.

Bertold Langer

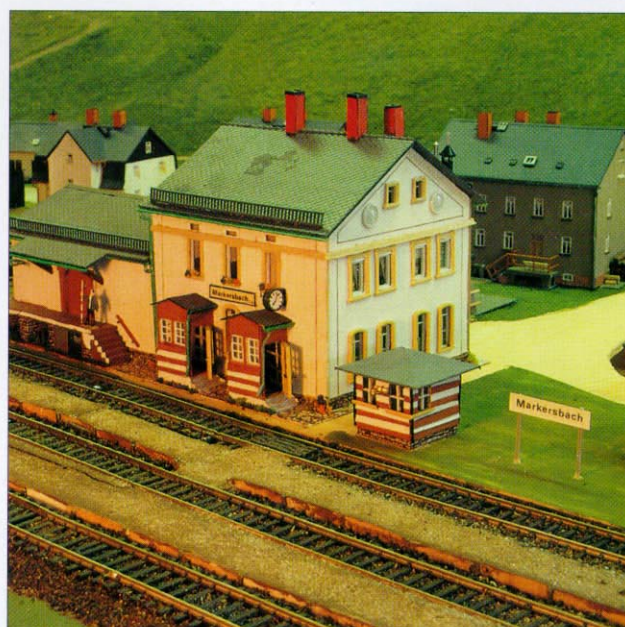
Nochmal das gute Stück, ein Beispiel des „neuen Produktdesign“, mit dem Piko seine Markstellung im Osten wie im Westen festigen will.



Lutz Kuhl



Oben: Mit einem so anspruchsvollen Projekt, wie es die große Brücke ist, tun sich Modellbahnclubs viel leichter als Modellbahn-Einzelkämpfer. Rechts das Empfangsgebäude samt Güterschuppen noch mal von der anderen Seite.





Heinrich Rehse

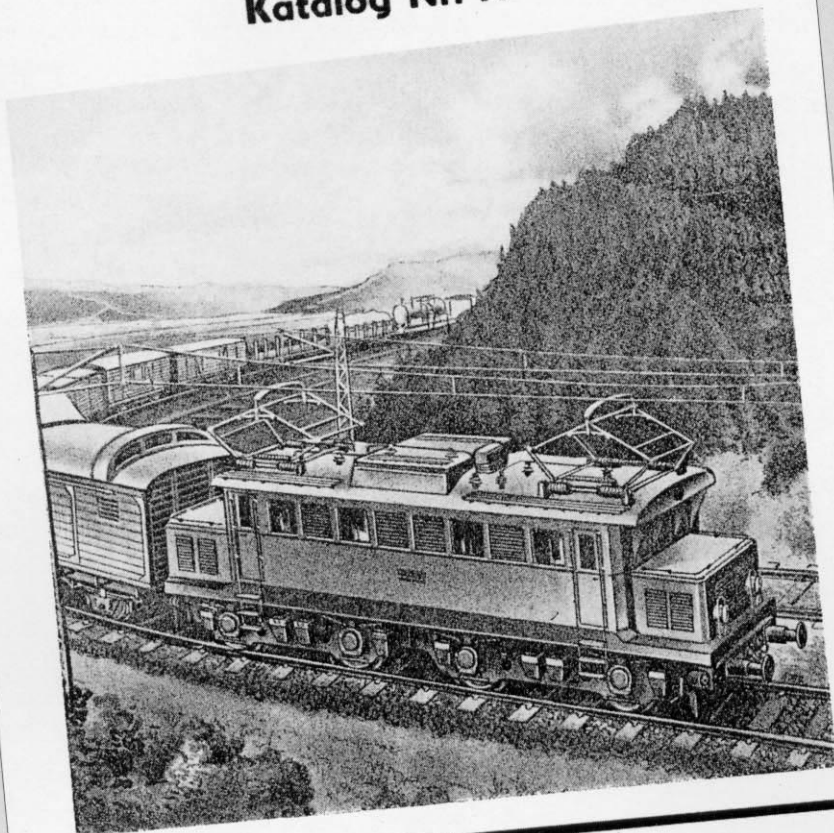
Mechanische Werkstatt

Leipzig W 31 · Windorfer Straße 1

Gegründet 1904

Fernruf 410 45

Katalog Nr. 19



Bauteile zu Modelleisenbahnen

Sammlung Kerber

Mein erstes Erlebnis mit dem organisierten Modellbahnwesen hatte ich 1949. Als 16jährige Oberschüler hielten mein Freund Klaus und ich uns eine Zeitschrift mit dem Titel „Natur und Technik“, die im Berliner Wedding-Verlag erschien. Hier fanden wir in Dezemberheft 1948 eine Anzeige für die Leipziger Frühjahrsmesse 1949 und einen Beitrag über das Treffen interessierter Modelleisenbahner zu diesem Anlaß.

Auf nach Leipzig!

So schnürten wir im März unsere Ransen und fuhren mit dem Fahrrad von Arnstadt nach Leipzig, um an diesem Ereignis teilzunehmen. Als wir dort angekommen waren, stellten wir fest, daß wir die einzigen mit kurzen Hosen waren – bei den meisten anderen Teilnehmern handelte es sich um ältere Herren... Beim Rundgang durch die Halle amüsierten wir uns dann auch köstlich über ein Spur-0-Gleis, das aussah, als hätte es der Besitzer in einer Kiesgrube ausgegraben. Da vernahmen wir hinter uns aufgebraute Worte: „Als ich dieses Gleis gebaut habe, lagt ihr beiden noch als Quark im Schaufenster.“

Wir bekamen rote Köpfe, doch da kam uns unverhofft ein jugendlich wirkender Herr mit elegantem Schnauzbärtchen zur Hilfe: „Nehmen Sie's ihnen nicht krumm, Herr Voigt. Woher sollen sie's denn wissen? Sind wir doch froh, daß sich der Nachwuchs für unser Steckenpferd interessiert.“

Erst später stellte sich heraus, daß der Erbauer des Oldtimergleises kein geringerer war als Hans Otto Voigt aus Dresden und unser Verteidiger der Herausgeber der MIBA, Werner Walter Weinstötter.

Nicht ganz unerfahren

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich bereits die ersten Erfahrungen gesammelt. Beim Bau einer T 3 aus Büchsenblech hatte ich kühn drauflos gewerkelt, um nachher festzustellen, daß nirgendwo ein Motor unterzubringen war. Also rüstete ich einen ebenfalls selbstgebauten G-10-Güterwagen mit einem 12-Volt-Wehrmachtsmotor aus. Die waren die einzigen, die es nach dem Krieg in größeren Stückzahlen gab. Der Wagen war dadurch etwas breiter und länger geworden, aber wen störte das schon?

Unser liebster Name, den wir an unzähligen Basteltagen immer wieder im Munde

NISCHEN-EXISTENZ IM EINHEITSSTAAT

„Wie lebte es sich als Modelleisenbahner in der DDR?“

Diese Frage hörte Georg Kerber schon oft von Bekannten aus den alten Bundesländern. Schwarz-Weiß-Malerei ist nicht seine Sache. So kommt es ihm im Rückblick auf die Zwischentöne an, denn neben den Einschränkungen, die den Alltag bestimmten, gab es auch positive Erfahrungen.

führten, war L. Herr. Keiner von uns hatte diesen Zubehörhersteller aus der Lehnbachstraße in Berlin bisher zu Gesicht bekommen, aber: Seine Angebotslisten verschlangen wir geradezu. Hier waren gedrehte Puffer, Zinngußräder, exakt laufende Radsätze und Lichtpausen von Lokzeichnungen zu finden. Er erschien uns wie der Modelleisenbahn-Weihnachtsmann, an den man nur schreiben mußte, um die Wünsche erfüllt zu bekommen. Nur: Wir hatten zuwenig Kleingeld.

Freizeitgestaltung größtenteils unterstützt

Nach dem Abitur erlernte ich den Beruf des Betriebsschlossers bei der Deutschen Reichsbahn und betreute in der Freizeit eine „Arbeitsgemeinschaft Junger Modelleisenbahner“ an einer Gothaer Oberschule. Bereits zu dieser Zeit (1952 bis 1955) überraschte die geradezu opulente Unterstützung durch die Volksbildung. So gab es in den Bastelräumen gut ausgerüstete Werkzeugschränke und sogar eine kleine Feinmechanikerdrehbank. Als Gegenleistung erwartete man von mir, mit den Kindern die Freizeit zu gestalten und über das Interesse an der Modelleisenbahn Nachwuchs für die Reichsbahn zu gewinnen – eine Verpflichtung, der ich mich gerne unterzog.

Damals beliebte Lektüre waren die *Modellbahnen-Welt* von Werner Böttcher und *Der Modelleisenbahner*, der uns vor allem wegen seines großzügigen DIN-A4-Formats und der Vielfalt der Beiträge imponierte. An die MIBA kamen wir als Ostdeutsche ganz selten heran. Bei Modellbahnfreunden mit Westbeziehungen konnten manchmal Hefte entliehen werden, was aber mit zunehmender Reglementierung durch die Partei immer gefährlicher wurde.

Endlich wieder richtige Modelle

Dafür verbesserte sich die materielle Basis für den Modellbahner in jenen Jahren enorm. Piko hatte sich von den spielzeughaften zweiachsigen Stromlinienloks getrennt. Als mir meine Frau 1954 zur Hochzeit die E 63 schenkte, waren wir vom sichtbaren Qualitätssprung begeistert. Da meine erste Anlage nicht elektrifiziert war, baute ich das Modell kurzerhand in eine V 60 der DB um. Das war zwar nicht vorbildgetreu, doch die typischen Merkmale der Rangierlok hatte ich ganz gut getroffen.



Linke Seite: Heinrich Rehse zählte bei den DDR-Modellbahnern in den 50er Jahren zu den begehrtesten Fachhändlern und Ersatzteillieferanten. Auf der gegenüberliegenden Seite das Titelblatt des Rehse-Katalogs aus dem Jahr 1953.

Die Ankündigung der Leipziger Messe in der Zeitschrift „Natur und Technik“ veranlaßte Georg Kerber zu einer Fahrradtour mit Folgen: Beim Rundgang durch die Messehalle bekam er Kontakt zur „Szene“.

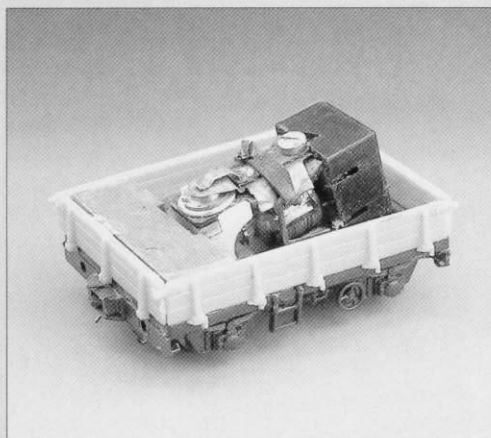
Der Informationsdienst „Das Signal“ erschien ebenfalls in Leipzig und wurde vorwiegend von Modelleisenbahnern aus dieser Region gestaltet (unten).



Von der Motorisierung des schönen Skl-Bausatzes des DMV gibt es unzählige Varianten.

1954 brachte Piko sein Modell der E 63 heraus, das seinerzeit neue Maßstäbe setzte. Für Georg Kerber diente es als Grundlage für den Bau einer V 60 der DB.

Fotos: Andreas Stirl



In der Folgezeit betreute ich weiterhin Modelleisenbahn-Arbeitsgemeinschaften, deren Gründungen durch die ideologischen Einrichtungen der DDR, wie z.B. die Jugendorganisation der SED, unterstützt wurden. Erst später durchschaute ich dieses Engagement. Es machte Einflußnahme und Kontrolle der vorwiegend jugendlichen Mitglieder möglich. Die gewünschte fachliche Unterstützung der Arbeitsgemeinschaften durch die Kammer der Technik (KDT) fiel dagegen insgesamt eher bescheiden aus, von einigen regionalen Ausnahmen, etwa Dresden, einmal abgesehen.

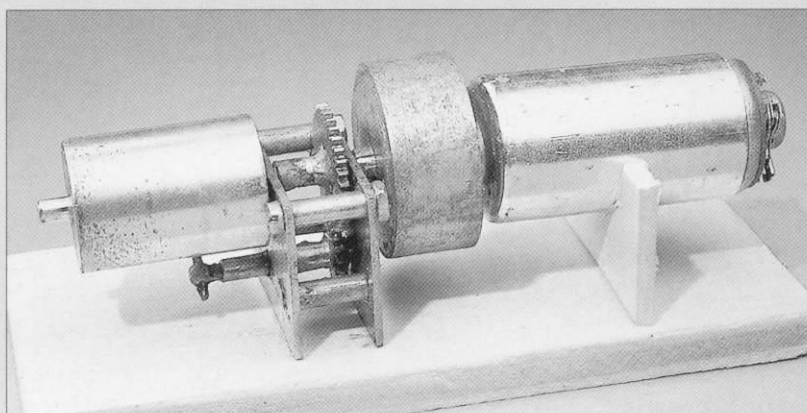
Studium an der „Modellbahn-Hochschule“

Während meines Studiums an der Verkehrshochschule war ich dann Mitglied der Modellbahngruppe Dresden, einer der größten und ältesten Arbeitsgemeinschaften der Elbmetropole. In den Katakomben des Neustädter Bahnhofs traf ich auf Männer, die Modellbahngeschichte im allerbesten Sinne des Wortes geschrieben haben: Prof. Harald Kurz, Hans Otto Voigt, Karlheinz Brust und Olaf Herfen.

Ein Mitglied dieser Arbeitsgemeinschaft war Verkaufsstellenleiter eines großen Fachgeschäftes in Dresden, des „Modellbahn-Konsum“. Er sorgte rührig für die Befriedigung der Modellbahnwünsche seiner AG-Kameraden. Ein typisches DDR-Symptom: Man mußte stets jemanden kennen, der einem Mangelwaren „besorgen“ konnte. Leider konnte ich diese Beschaffungsquelle kaum ausschöpfen, weil mein Stipendium knapp bemessen war.

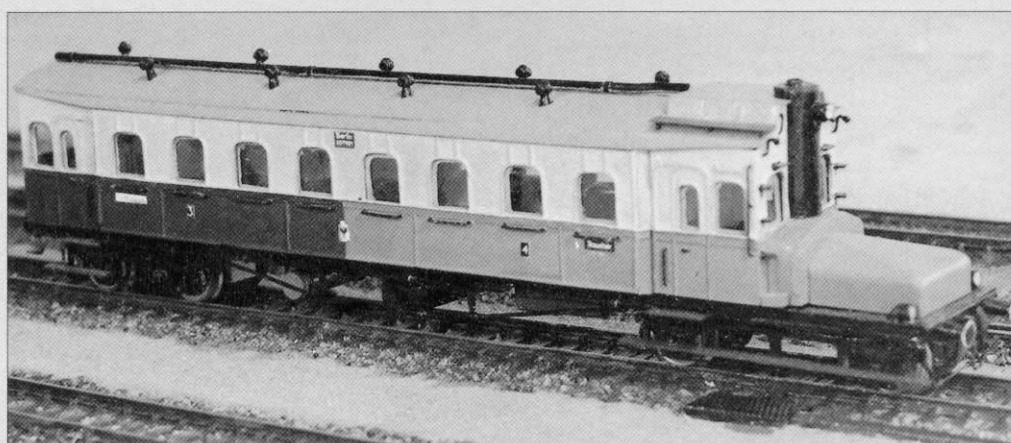
DMV: Kaum Ideologie unter dem Dach der Reichsbahn

Eine der klügsten Entscheidungen der Modelleisenbahner-Gemeinde in der DDR fiel ebenfalls in diese Zeit: Die Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) am 7. April 1962 im Kultursaal des



Selbstbaumodell eines Benzoltriebwagens der KPEV, dessen Bauanleitung 1963 im „Modelleisenbahner“ veröffentlicht wurde. Das Getriebe (oben) war bereits mit Fliehkraftkupplung und Schwungmasse ausgerüstet.

Fotos: Andreas Stirl
Sammlung Kerber



Leipziger Hauptbahnhof. Auch hier spielten die Dresdener eine Vorreiterrolle.

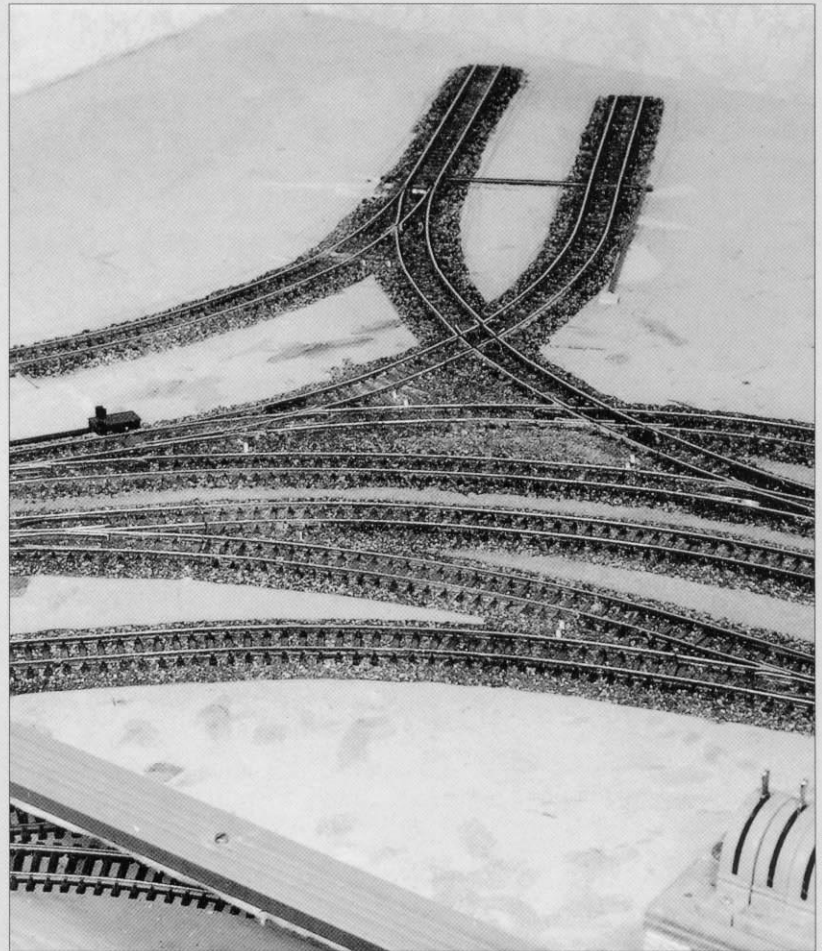
Der Beginn der sechziger Jahre war gekennzeichnet durch die Gründung einer Vielzahl von Verbänden und deren Anbindung an die führenden Staatsinstitutionen. So gründeten die Schiffsmodellbauer den Schiffsmodellsport-Verband und die Flugmodellsportler ihr Verbandspendant im Aero-Club der DDR. Beide wurden in der Folgezeit nach dem Vorbild der Sowjetunion in die paramilitärische Organisation der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) übernommen.

Der Modelleisenbahn-Verband hatte sich auf der ersten Tagung der Zentralen Arbeitsgemeinschaft (ZAG) im August 1961 jedoch schon so stark an die Deutsche Reichsbahn angebunden, daß dieser Zwangsanschluß an die GST unterblieb. Das ersparte dem DMV viele der ideologischen Fesseln, welche die übrigen organisierten Modellbauer tolerieren mußten. Wenn auch das Statut des Verbandes den Mitgliedern die *Liebe und Treue zur Arbeiter- und Bauernmacht zur vornehmsten Aufgabe* machte, ließ es doch erstaunlich viele Freiräume zur klugen und kreativen Verbandsarbeit vor allem in den Arbeitsgemeinschaften zu, die auch von vielen ausgenutzt wurden.

Aber nicht nur hier, sondern auch in der Arbeit der Bezirksvorstände und bei den Verbandstagen des DMV spielte die Unterstützung der Mitglieder eine wichtige Rolle. So habe ich es jedenfalls persönlich erlebt, denn nach meinem Studium war ich viele Jahre beim Bezirksvorstand Cottbus in der Technischen Kommission tätig und wurde täglich mit den Sorgen meiner AG-Mitglieder konfrontiert. Die traten mit der zunehmenden Zentralisierung der Volkswirtschaft, etwa der Gründung des *VEB Kombi-nats Spielwaren* immer stärker zutage. Die Entwicklungszeiten für Modellfahrzeuge wurden länger, die Materialknappheit zwang zu beträchtlichen Einschränkungen des Angebots. Manches Jahr hatte *Der Modelleisenbahner* große Mühe, wenigstens eine halbe Seite mit den Neuheiten der Leipziger Messe zu füllen.

Innovation am Mangel gescheitert

In diese Zeit fiel eine Neuentwicklung, die ich noch heute für eine der bedeutendsten halte: die i-Kupplung von Piko für Fahrzeuge der Nenngröße H0. Sie ermöglichte seidenweiches Kuppeln und sogar Vorentkupplung im Ziehen. Unsere Arbeitsgemeinschaft erhielt davon 100 Stück und hatte die Aufgabe, sie mit vorhandenen Wagen auf unserer Gemeinschaftsanlage zu erproben. Die Ergebnisse waren überzeu-



Sammlung Kerber

gend und wurden von uns auch gebührend gelobt. Doch offensichtlich hatten sich die Sonneberger angesichts der zunehmenden Interesselosigkeit der Kombi-natsleitung an hochwertigen Modelleisenbahnen und angesichts der Materialzwänge (Perlon für den Haken und Federstahl für die Bügelautomatik) übernommen. Kurz nach ihrem Erscheinen in den Modellbahngeschäften verschwand die neue Kupplung nämlich auch schon wieder von der Bildfläche. Wir teilten seinerzeit die uns zur Verfügung gestellten Kupplungen untereinander auf; noch heute sind viele meiner Waggon mit dieser für meine Begriffe hervorragenden Kupplung ausgerüstet.

Zugegeben: Die Modellbahnerzeugnisse hatten um das Jahr 1980 eine gute Qualität erreicht. Doch viele Unzulänglichkeiten dämpften die Freude an den gut detaillierten Modellen. So etwa die schlechten Fahreigenschaften einiger Triebfahrzeugmodelle, die Kunststoffradsätze an den Wagenmodellen oder die immer schlechter werdende Ersatzteilversorgung durch das Kombinat. Der Wunsch, die Wagen auf Metallradsätze umzurüsten, ließ sich nicht verwirklichen, da es diese im Handel nicht gab. Als mir einmal eine Kuppelstange aus Plastik an einer 01.5 brach, brauchte ich ein

**Gleisbau anno 1963: Das Pilz-Gleis wurde vorbild-
getreu eingeschottert und
durch selbstgebaute
Bogenkreuzungen und
Außenbogenweichen
ergänzt.**



In der Mangelwirtschaft waren Improvisationstalent und handwerkliches Geschick gefragt, wenn es um die „Organisation“ bestimmter Wunschmodelle ging. Diese 61001 baute Klaus Grosche 1974 unter Verwendung des Fahrgestells einer BR 10 von Riva-rossi. Das Gehäuse entstand aus Messingblech unterschiedlicher Stärken. *Sammlung Kerber*

halbes Jahr, um das passende Ersatzteil zu besorgen; Schreiben an das Kombinat blieben unbeantwortet.

Je deutlicher diese Mängel zutage traten, um so mehr wurden die Bastler herausgefordert. Siegfried Brogsitter aus Kodersdorf zum Beispiel überdrehte alle Kollektoren der Motoren handelsüblicher Triebfahrzeuge und goß die Räume zwischen den Ankerhörnern mit Blei aus. Das Auswuchten geschah in stundenlanger Sisyphusarbeit auf zwei absolut waagrecht stehenden Rasierklingen. Und weil es keine Drehscheiben zu kaufen gab, existierten beim gesamten DMV fast hundert Baupläne verschiedener Scheibentypen, die auf den zahlreichen Tauschmärkten großzügig angeboten wurden.

Diese Tauschmärkte entwickelten sich zu den Höhepunkten im gesellschaftlichen Leben der Modelleisenbahner. Oft nahmen wir Anreisen über große Entfernungen in Kauf, wenn wir wußten, daß auf diesen Tauschmärkten auch „Westmodelle“ – natürlich unter der Hand – zu haben waren. Meistens verlangten aber die Anbieter dafür solch horrenden Summen, daß man sich mit gramvoller Miene abwenden mußte. Obwohl diese Art von Geschäften offiziell verboten war, wurden sie von den meisten Veranstaltern großzügig übersehen.

MIBA als „imperialistische Zeitschrift“

Daraus konnte man aber überhaupt nicht auf eine zunehmende Toleranz der allgemeinen staatlichen Modellbahndoktrin schließen. Im Gegenteil, sie wurde immer engherziger. Als ich 1983 bei einer Modellbahnausstellung in einem Klubhaus der Nationalen Volksarmee (NVA) meine DB-V-60 zum Rangieren von Militärzügen im Modell benutzte, machte man mich schnell und drastisch auf meine „ideologischen Unstimmigkeiten“ aufmerksam. Dabei ließ man durchblicken, daß ich doch schon ein-

mal wegen des Besitzes imperialistischer Modellbahnzeitschriften – gemeint war die MIBA – bestraft worden war. Die „Firma“ hatte ihre Augen und Ohren eben auch bei den Modelleisenbahnern. Dennoch war das Zusammenleben in den Arbeitsgemeinschaften und darüber hinaus in der großen Gemeinde der Modelleisenbahner in einer Zeit der zunehmenden Reglementierungen am Arbeitsplatz angenehm und weckt noch heute bei mir positive Erinnerungen.

Mit einer Anekdote habe ich meine Betrachtungen aus eigener Sicht begonnen, und mit einer Anekdote will ich sie auch beenden. Die Wende eröffnete mir 1990 erstmalig die Möglichkeit, die Nürnberger Spielwarenmesse zu besuchen. Es saßen zwar noch die alten Vorgesetzten auf ihren Stühlen, aber nun brauchte ich ja niemanden mehr zu fragen.

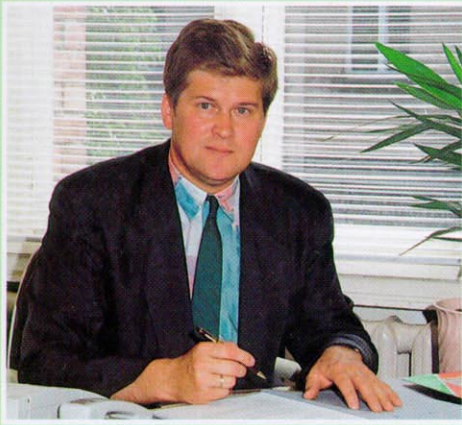
Da wir zu zweit fahren wollten und uns mit einem Auto die notwendige Bewegungsfreiheit erhofften, blieb nur der Einsatz des Verlagsdienstwagens. Auf dem olivgrün gespritzten 353er Wartburg aus Armeebeständen war auch noch das übermalte NVA-Emblem an den Türen auszumachen...

Das verräterische Reiterlein

Unser Vorgesetzter muß wohl bei unserer Fahrt nach „Plauen und Umgebung“ etwas gehäutet haben, denn die „Vergatterung“, mit dem Wagen auf keinen Fall „über die Grenze“ zu fahren, war besonders eindringlich. Natürlich fuhren wir „über die Grenze“, und die Parkwächter vor der Frankenhalle in Nürnberg mögen nicht schlecht gestaunt haben, als ein stinkender, olivgrüner Wartburg mit Presseschild an der Windschutzscheibe Einlaß in den abgesperrten Bereich begehrte. Stolz empfingen wir unsere Presseunterlagen, und stolz klebten wir das Reiterlein, das Wahrzeichen der Spielwarenmesse, an unsere Windschutzscheibe.

Nach drei Tagen waren unsere Essensvorräte aufgezehrt (geschlafen wurde bei Bekannten), und wir mußten nach Berlin zurück. Besonders clever kamen wir uns vor, als uns die Fahrtabrechnung von Plauen nach Annaberg und Umgebung auf den Kilometer genau gelungen war. Aber das Unwetter brach trotzdem über uns herein: Daß wir trotz des Verbots in Nürnberg waren, hatte der Aufkleber mit dem Reiterlein verraten, den wir vergessen hatten zu entfernen.

Georg Kerber



Tillig

Hans-Jürgen Tillig, Chef der Sebnitzer Modellbahn-Firmengruppe

Vor noch gar nicht so langer Zeit gab es einigen Wirbel um die Marke, die mit der Spur TT untrennbar verbunden war. Die Berliner TT-Bahnen, vorher Zeuke und Wegwerth, waren durch eine abenteuerliche Erst-Privatisierung nicht nur ins Gerede, sondern auch in schwerste Existenznöte geraten. Konnte die TT-Spur überleben, trotz dieses Schlags, der die TT-Fans und selbstverständlich auch die Mitarbeiter der Firma hart traf? Seit der Übernahme der Produktion durch Tillig Modellbahnen GmbH & Co. KG können die TT-ler aufatmen. Es geht weiter. Mit einer Reihe neuer und überarbeiteter Modelle hat „Tillig TT“ das Terrain verteidigt, das dieser Firma eigentlich konkurrenzlos gehören mußte.

Ganz so einfach ist die Sache jedoch nicht. Zwar hatte die Baugröße TT im Osten eine enorme Verbreitung, aber mit der Wende ergab sich selbstverständlich auch die Möglichkeit, zur N-Spur überzuwechseln oder auf H0 mit dem riesengroßen Angebot umzusatteln. Zudem dürfte es in den osteuropäischen Ländern wegen der bekann-

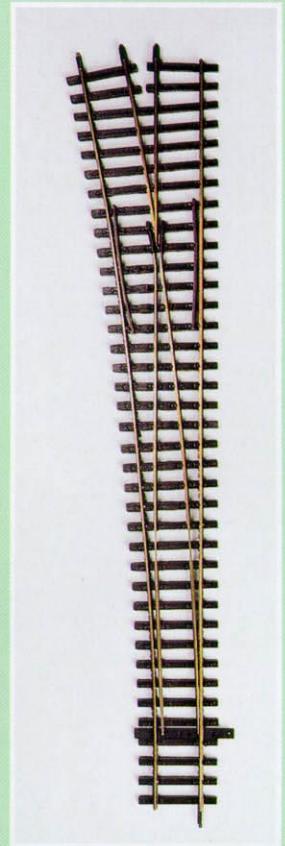
DIE DREI „T“ AUS SEBNITZ

ten ökonomischen Kalamitäten immer schwieriger werden, ein für die Verhältnisse dort hochpreisiges Produkt abzusetzen. Zunehmend, so stellt man bei Tillig fest, gelingt es aber, die Käufer in der Alt-Bundesrepublik und sogar im übrigen Westeuropa und in Übersee für die Baugröße TT zu interessieren. 1994 hat denn auch mit guten Ergebnissen abgeschlossen, so daß man sich fürs neue Modelljahr einiges vornehmen kann, so z.B. die DR-V 200, Doppelstockwagen und die BR 243.

Nicht zu vergessen auch das Schmalspurprogramm der Baugröße H0, das weiter ergänzt wird. Es trifft wohl eine Marktlücke, die mit sich wandelnden Modellbahner-Vorlieben größer und für die Anbieter lukrativer werden kann.

Schließlich sei noch das Pilz-Gleissystem genannt, daß ebenfalls von Tillig produziert wird. In der immer noch aktuellen Ursprungsform geht es auf die Entwürfe von Prof. Harald Kurz von der Dresdner Verkehrshochschule zurück. Mit dem Elite-Gleis hat sich Tillig nun in die Reihe der Anbieter vorgewagt, die auf die „niedrige Schiene“ setzen. Daß die Pilz-H0-Schiene einen vergleichsweise schmalen Kopf hat, trägt vielleicht noch mehr zum „echten“ Aussehen der Gleise und Weichen aus neuer Fertigung bei. Hier werden ebenfalls Angebotslücken geschlossen, etwa durch Außenbogenweichen und Dkw. Aber auch für H0m und H0e wird etwas dabei sein. Pilz kam recht spät mit seinem neuen System, aber mittlerweile dürfte dessen Bekanntheitsgrad so groß geworden sein, daß Tillig auch hier die Früchte seiner Investitionen reifen sieht.

Bertold Langer



Tillig

1995 neu: schlanke Weiche für das Pilz-Elite-Gleis.

1994 kam die attraktive E 44 in Baugröße TT heraus.



MIBA

WEICHEN ZUM SCHUTZ DER VOLKSREPUBLIK



Spätestens nach Gründung von BRD und DDR im Jahr 1949 zeichnete sich ab, daß die seit 1945 eher provisorischen Grenzbahnhöfe zwischen Ost und West vielen politischen Bekundungen zum Trotz doch auf längere Zeit Bestand haben – wie wir heute wissen, mehr als 40 Jahre. Ulrich Rockelmann präsentiert drei spezielle Beispiele.

Auf den Eisenbahnbetrieb kamen durch die Grenze innerhalb Deutschlands mannigfache betriebliche Probleme zu. Nur in wenigen Fällen (beispielsweise Büchen, Oebisfelde oder Hof/Saale) deckte sich jeweils eine der beiden Grenzstationen mit einem größeren Bahnhof. Häufiger dagegen bekamen vordem relativ kleine Dorfbahnhöfe mit bescheidenen Gleisanlagen ihre

neue Funktion als Kontroll- bzw. Betriebswechselstation.

Wer außerhalb der betreffenden Regionen kannte vor 1945 schon Bahnhofsnamen wie Herrnburg, Schwanheide, Ludwigsstadt oder Gutenfürst? Solche bislang wenig bedeutende Stationen sollten fortan für mehr als vier Jahrzehnte ebenso „gleichberechtigt“ in den Fernverkehrsfahrplänen auftauchen wie et-

wa der Bahnhof Berlin-Friedrichstraße.

Grund genug, meinen wir, einmal zwei dieser kleinen Grenzbahnhöfe sowie den von seiner räumlichen Ausdehnung her auch nicht gerade riesigen Bahnhof Berlin-Friedrichstraße ein wenig genauer zu betrachten.

Gutenfürst (1973)

Der Bf Gutenfürst an der am 20.11.1848 eröffneten Hauptstrecke Plauen–Hof/Saale liegt knapp zwei Kilometer nördlich der sächsisch-bayerischen Grenze auf den Höhen des Vogtlandes und war bis 1945 ein kleiner Landbahnhof mit drei Durchgangsgleisen und einer bescheidenen Ortsgüteranlage. Fernzüge – die Bahnlinie bildete eine wichtige Magistrale zwischen Oberfranken und Sachsen – hielten hier nicht, und Reisende in den Polstersitzen eines Dresdener Schnellzugs mögen allenfalls flüchtig die vorbeihuschenden Stationsschilder wahrgenommen haben.

Wie anders jedoch während der Teilung Deutschlands ein Jahr! Gutenfürst – das stand für einen mal längeren, mal kürzeren Stopp, doch stets verbunden mit Grenzkontrollen. Der unmaßstäbliche Spurplanskizze liegt der Zustand des Jahres 1973 zugrunde. Während die Bahnlinie Plauen–Hof nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend ihr zweites Streckengleis verlor, blieb es zwischen Gutenfürst und Feilitzsch, der Nachbarstation in Oberfranken, liegen. Grund dafür bildete die beschränkte Gleiskapazität im Bf Gutenfürst; wegen des etwa 7 km langen Doppelspurabschnitts konnten zwei Züge dort „fliegend“ kreuzen und verschafften den Anlagen im Bahnhof etwas „Luft“.

Die Hauptgleise wurden 1973 in der Regel wie folgt benutzt: lokaler Personennahverkehr mit Schienenbussen der damaligen Baureihe 171 zwischen Gutenfürst und Schönberg/Vogtland bzw. Plauen auf Gleis 1, Güterzüge auf Gleis 2 und grenzüberschreitende Reisezüge auf Gleis 3. Dort befand sich auch ein langer Bahnsteig mit den Kontrollgebäuden.

Charakteristisch für Grenzbahnhöfe in der DDR waren die zahlreichen Schutzweichen und Schutzgleise auf den der Grenze zugewandten Seite, um Grenzdurchbrüche von Zügen zu verhindern. In Gutenfürst gab es am Feilitzschers Bahnhofsende (Ri. Hof) für jedes Streckengleis je zwei Schutzweichen in beiden Fahrtrichtungen. Außerdem wies Gleis 2 ein zusätzliches separates Schutzgleis auf.

Interessant die vier Gleisverbindungen, die auf engstem Raum Fahrmöglichkeiten von bzw. nach allen drei Hauptgleisen bereitstellten! Die Ortsgütergleise waren zwar aus Ri. Plauen von Gleis 1 aus zu erreichen, am anderen Ende in der Bahn-



hofsmittle jedoch nur von Gleis 2; aus Gleis 1 wurde dort von der Gleisverbindung lediglich gekreuzt.

Wenige Jahre später erweiterte die DR die Gutenfürster Gleisanlagen durch eine separate Ankunfts- und Abfahrtsstelle für die Schienenbusse des Nahverkehrs auf der Plauener Seite des Bahnhofs neben der Ladestraße. Dadurch konnte Gleis 1 freizügiger für den grenzüberschreitenden Verkehr genutzt werden, weil wendende Schienenbusse dieses Gleis nicht mehr belegten. Betriebswechselbahnhof für Reisezüge war Gutenfürst nicht; Reichsbahnlokomotiven fuhren von/bis Hof durch. Im Güterverkehr kamen bis Beginn des Sommerfahrplans 1973 auch DB-Loks nach Gutenfürst; danach diente allein Hof Hbf als Betriebswechselstation.

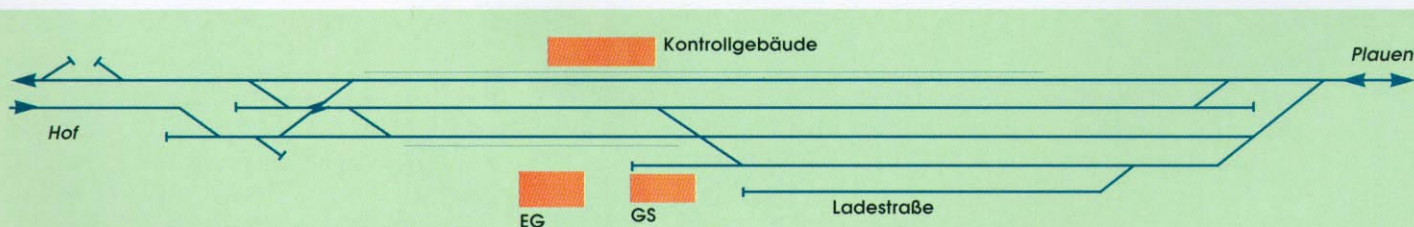
Ein betriebliches Kuriosum soll nicht unerwähnt bleiben: Jeweils während der Sommersaison verkehrte von 1955 bis 1957 an zwei

Linke Seite: Selbstverständlich durfte man auf den DDR-Grenzbahnhöfen nicht fotografieren. Deshalb ein Bild vom Grenzverkehr, aufgenommen auf bundesrepublikanischem Gebiet.

Lokomotiven der DR-Baureihe 01.5 versahen den Verkehr z. B. zwischen Bebra und Erfurt. Hier bei Hönebach. 01511 war kohlegefeuert und hatte Boxpock-Treibräder. Leider können wir nichts Weiteres über diese Aufnahme von Kurt Eckert sagen, als daß sie im Juni 1966 entstand und hinten an den DB-Silberlingen eine weitere Dampflok auszumachen ist.

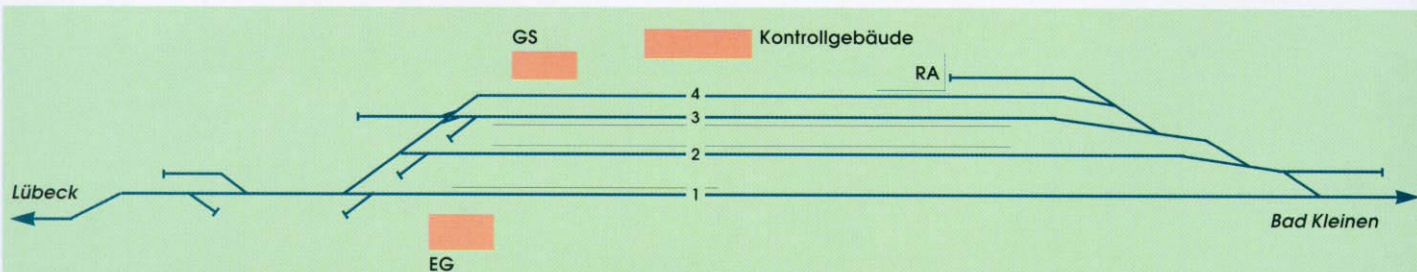
Die 01511 war im Bw Berlin-Ostbahnhof beheimatet, so steht es wenigstens bei Weisbrod/Müller/Petznik (1975). Zu vermuten ist jedoch, daß sie zur Zeit der Aufnahme in Erfurt P stationiert war.

Oben: Endlich konnte in Gutenfürst wieder fotografiert werden, denn die Grenze war gefallen. Schienenbus der DR, aufgenommen anlässlich einer Sonderfahrt 1990. Foto: Dieter Kühn



BF GUTENFÜRST (1973)

Zwischen Hof und Plauen/Vogtland überquert die Hauptstrecke (Nürnberg—/Bamberg—) Hof—Werdau (—Leipzig—/Dresden) die bayerisch-sächsische Grenze, die über 40 Jahre Demarkationslinie war. Schutzweichen sollten „Republikflucht“ ganzer Züge verhindern. Gegen eine clamheimliche „imperialistische Invasion“ sollten sie obendrein helfen.



BF HERRNBURG (1990)

Im Bf Herrnburg hatten die „Bonner Ultras“ ebenfalls keine Chance. Eine unerlaubte Ausfahrt aus der DDR wäre sogar noch schwieriger gewesen. Herrnburg liegt an der Strecke Lübeck—Bad Kleinen (—Wismar/—Rostock). Die Fahrplantafel unten ohne Fernzüge stammt aus dem Jahr 1977.

782 Bad Kleinen—Herrnburg

Alle Züge 2. Klasse

5352	5354	5356	5358	5360	5362	5364	5366	5368	km	Zug Nr.	Rbd Schwerin	Zug Nr.	5351	5353	5355	5357	5359	5361	5363	5365	5367
4.57	8.04	9.15	...	12.53	15.24	16.43	19.37	22.48	0,0	ab	Bad Kleinen	< 770, 780, an	4.30	7.30	9.02	...	12.34	15.15	16.27	20.40	22.13
5.06	8.13	9.25	...	13.03	15.33	16.53	19.46	22.57	8,7	ab	Bohitz	781	4.21	7.21	8.53	...	12.25	15.06	16.18	20.31	22.04
5.13	8.20	9.32	...	13.10	15.40	17.00	19.53	23.04	15,3	ab	Plüschow	782	4.12	7.12	8.44	...	12.16	14.57	16.09	20.22	21.55
5.21	8.28	9.39	...	13.17	15.48	17.08	20.01	23.12	22,6	ab	Grevesmühlen	783	4.05	7.05	8.37	...	12.09	14.50	16.02	20.15	21.48
5.23	...	9.41	...	13.20	...	17.15	20.04	...	...	ab	Grieben (Meckl.)	...	...	6.50	...	...	11.59	14.48	...	19.58	21.39
5.31	...	9.50	...	13.28	...	17.23	20.12	...	30,3	ab	Menzendorf	...	...	6.42	...	...	11.51	14.40	...	19.50	21.32
5.36	...	9.55	...	13.34	...	17.29	20.18	...	34,0	ab	Schönberg (Meckl.)	...	...	6.37	...	...	11.46	14.35	...	19.45	21.26
5.43	...	10.02	...	13.42	...	17.36	20.31	...	39,9	ab	Lüdersdorf (Meckl.)	...	...	6.29	...	...	11.33	14.27	...	19.37	21.18
5.52	...	an	...	13.51	...	17.45	20.40	...	48,1	ab	Herrnburg	...	...	6.18	...	...	11.10	14.17	...	19.27	21.09
5.59	...	10.37	...	13.57	...	17.51	20.46	...	51,8	an	Herrnburg	...	...	6.13	...	...	11.04	14.12	...	19.22	21.04

0 von und nach Wismar

Schienersatzverkehr

Sammlung Rockelmann

Tagen in der Woche ein Schnelltriebwagen der DR als „Saßnitz-Expreß“ von der Insel Rügen durchgehend bis München ohne Verkehrshalt in der DDR über Gutenfürst—Hof!

Herrnburg (1990)

Zwar aufgrund der Lage weiträumiger als der Bf Gutenfürst angelegt, sind die Gleisanlagen des mecklenburgischen Bf Herrnburg ähnlich bescheiden. Die Bedeutung der am

1.7.1870 eröffneten Strecke Lübeck—Herrnburg—Grevesmühlen—Bad Kleinen lag indes stets unter der Relation Plauen—Hof, so daß die Bahnlinie zur Länderbahnzeit nur auf zwei kurzen Teilstücken (darunter Lübeck—Herrnburg) doppelgleisig ausgebaut wurde.

In den fünfziger Jahren ruhte vom 15. 5. 1952 bis 19. 3. 1960 der grenzüberschreitende Gesamtverkehr völlig, und auch in den Folgejahren blieb das Zugangebot bescheiden. Den

ebenfalls nicht sehr starken lokalen Binnenverkehr zwischen Herrnburg und Grevesmühlen wickelten im Gegensatz zum Beispiel Gutenfürst lokbespannte Zugarnituren ab, die Gleis 1 benutzten.

Die Gleise 2 und 3 mit einem gemeinsamen, langen Inselbahnsteig waren dem grenzüberschreitenden Verkehr vorbehalten, während Gleis 4 als Neben- bzw. Ladegleis diente, von dem auf der Grevesmühler Seite ein Kopframpengleis abzweigte. Der



Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt auch Bebra die Funktion eines Grenz- und Betriebswechselbahnhofs. Gleichzeitig gewann die Nord-Süd-Strecke mehr Gewicht als die Ost-West-Strecke. Die Verkehrsströme verlagerten sich. Zum Styling der 01.5 gehörten eine kegelige Rauchkammerförmige, eine relativ steile Frontschürze, eine durchgehende Verkleidung der Kesselaufbauten und daran optisch angepaßte Windleitbleche. Die Aufnahme von stammt vom Juni 1966. Foto: Kurt Eckert



01508 bei Hönebach. Ebenso wie die DB war die DDR-Reichsbahn auf leistungsstarke Dampfloks älterer Baureihen angewiesen. Während die DB schon in den Fünffzigern mit der Neubekesselung von Pacifics begann, kam es in der DDR erst Anfang der Sechziger zum Kesseltausch bei Loks der Baureihen 01 und 03. Die „Reko“-01.5 erhielten neben einem neuen Kessel u.a. auch ein neues Führerhaus. Ihr Kessel war sogar noch leistungsfähiger als der Ersatzkessel für die DB-01.10.

Foto: Kurt Eckert

entgegengesetzte – westliche – Bahnhofskopf wies wiederum eine Reihe von Schutzweichen und -gleisen in beiden Fahrtrichtungen auf. Die Anordnung war so gewählt, daß von beliebigen Gleisen ausfahrende Züge in Richtung Grenze immer zwei richtig gestellte Schutzweichen passieren mußten.

Wegen der kurzen Entfernung von gerade zehn Kilometern zwischen Herrnburg und Lübeck fuhren stets DR-Triebfahrzeuge bis in die Hansestadt durch; Lokwechsel fanden im Bf Herrnburg nicht statt. Seit Beginn des Winterfahrplans 1990/91 halten keine Fernreisezüge mehr in Herrnburg – wie es schon all die vielen Jahre von 1870 bis zur deutschen Teilung der Fall gewesen war ...

Berlin-Friedrichstraße (1977)

Dieser Bahnhof, im Herzen Berlins gelegen, hatte eine Sonderrolle inne. Einerseits stellte er, da auf Ostberliner Gebiet befindlich, eine Grenzstation zu Westberlin dar. Andererseits waren aber Teile des Bahnhofs als quasi exterritorialer Umsteigepunkt innerhalb des „westlichen“ Verkehrsnetzes für DDR-Bürger nicht zugänglich.

Mit anderen Worten: Man fuhr beispielsweise vom Westberliner Bahnhof Zoo mit der S-Bahn zum Bf Friedrichstraße und konnte dort sowohl in

die Nord-Süd-S-Bahn als auch in die U-Bahn-Linie 6 umsteigen, um nach einen kurzen Transit durch Ostberlin wieder westliches Gebiet in Kreuzberg oder im Wedding zu erreichen. Viele „Westler“ nutzten diese Möglichkeit auch zum preisgünstigen Einkauf von Zigaretten, Kaffee oder Spirituosen in den Intershops auf den Bahnsteigen des Bf Friedrichstraße. Meist ging es gut, doch manchmal schnappte, wenn man wieder in Westberlin war, dort der Zoll zu ...

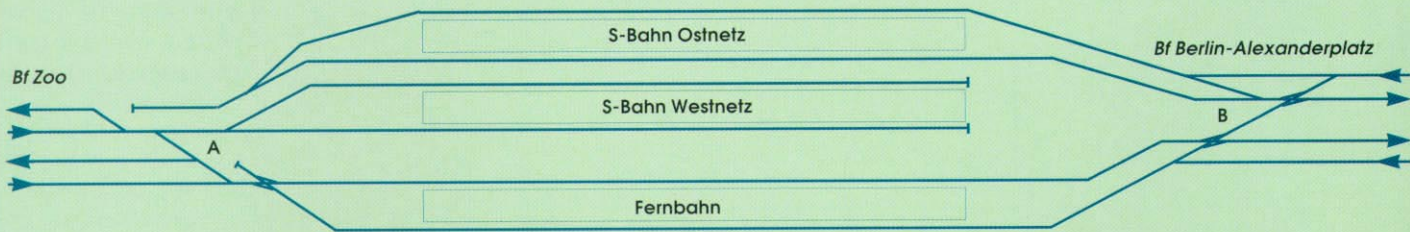
Wie aber war es überhaupt zu dieser Sonderstellung des Bf Friedrichstraße gekommen? Werfen wir einen kurzen Blick in die Geschichte. Seit 1882 verbindet die auf gemauerten Bögen verlaufende „Stadtbahn“ die Stationen Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof (später: Ostbahnhof; heute: Berlin Hbf) miteinander. Die viergleisige Strecke – auf der Nordseite mit zwei Nahverkehrsgleisen, auf der Südseite mit zwei Fernbahngleisen – entwickelte sich schon bald zu einer der wichtigsten Berliner Verkehrsadern; Bahnhofsnamen wie Zoologischer Garten, Friedrichstraße oder Alexanderplatz standen nicht zuletzt für typische Großstadtatmosphäre.

1928 wurde die Stadtbahn elektrifiziert, und ab 1936 kreuzte der nördliche Teil der unterirdisch geführten Nord-Süd-S-Bahn die Stadtbahn am Bf Friedrichstraße. Zusammen mit

der bereits 13 Jahre zuvor eröffneten Nord-Süd-U-Bahn Seestraße–Friedrichstraße–Hallesches Tor bildete der Bf Friedrichstraße ein echtes Verkehrskreuz. Der hier interessierende oberirdische Bahnhofsteil besaß insgesamt drei Bahnsteige mit zusammen sechs Gleisen: von Nord nach Süd den Stadtbahnsteig, dann den Fernbahnsteig für Züge in westliche Richtung und schließlich den Fernbahnsteig der Gegenrichtung.

Die deutsche Teilung nach dem Zweiten Weltkrieg hatte auf den Bf Friedrichstraße zunächst weniger betriebliche Auswirkungen als auf andere Grenzbahnhöfe. Erst der Mauerbau im August 1961 führte dann zu einer Trennung des bislang einheitlichen S-Bahn-Netzes und damit auch zu einer Umgestaltung der Gleisanlagen. Im Nahverkehr wurde dieser Bahnhof zum östlichen Endpunkt des „Westnetzes“ und zum westlichen Endpunkt des „Ostnetzes“.

Betrachten wir den Spurplan des Bf Friedrichstraße (Zustand 1977), aus dem sich das oben Gesagte verdeutlicht. Der nördlichste Bahnsteig bildete den Endpunkt der S-Bahn aus Richtung Osten. Beide Bahnsteiggleise konnten durch entsprechende Weichenverbindungen am Ostkopf des Bahnhofs freizügig angefahren werden, d.h., die S-Bahn-Triebwagen wendeten „kurz“. Die am Westkopf befindliche Zusammenführung der



BF BERLIN-FRIEDRICHSTRASSE (1977)

Besonders brutal erscheint die Teilung eines Landes, wenn die Demarkationslinie mitten durch eine Stadt geht. Bf Friedrichstraße war die erste Station in Ostberlin. Da der Berliner Bezirk *Mitte* (sowjetischer

Sektor) in die Westsektoren hineinragte und der Bahnhof Friedrichstraße ein Bahnknotenpunkt war, ergab sich eine kuriose Situation: Von der unterirdischen Nord-Süd-S-Bahn, die zum Westnetz gehörte und deren übrige Stationen im Bezirk *Mitte* aufgelassen waren, konnte man hier auf die oberirdische S-Bahn (Stadtbahn) umsteigen. Deshalb mußte ein Teil der Bahnsteige und Verkehrswege exterritorialen Status erhalten. Die Reisenden befanden sich hier zwar auf dem Gebiet der „Hauptstadt der DDR“, aber sie waren nicht in sie eingereist. Die Verbindungen A und B dienten der Überführung von S-Bahn-Garnituren zwischen den Netzen, die beide von der Ost-Reichsbahn betrieben wurden.

zwei Gleise wurde normalerweise nicht benutzt, und ein dahinter eingebaute Prellbock gebot unmißverständlich Halt. Nur dieser Bahnsteig war für DDR-Bürger frei zugänglich, die beiden anderen Bahnsteige bildeten, durch Sichtblenden abgetrennt, den „exterritorialen“ Bahnhofsteil.

Der frühere Fernbahnsteig für Züge in Richtung Westen wurde zum S-Bahnsteig für Triebwagen des „Westnetzes“, wobei die ebenfalls freizügig zu befahrenden zwei Gleise

unmittelbar am Bahnsteigende an Prellböcken endeten. Dem inzwischen recht bescheiden gewordenen Fernverkehr genügte nunmehr ein einziger Bahnsteig. Um Weicheneinheiten einzusparen, wurden am Westkopf des Bahnhofs sowohl die beiden Fern- als auch S-Bahn-Gleise jeweils vor den Bahnsteigen zusammengeführt, dadurch waren keine gleichzeitigen Ein- und Ausfahrten zweier S-Bahn-Garnituren bzw. Fernzüge mehr möglich. Westlich des

Fernbahnsteigs befand sich außerdem eine Schutzweiche, um unerlaubte Fahrten in Richtung Westberlin zu verhindern. Mußten aus betrieblichen Gründen S-Bahn-Garnituren zwischen dem Ost- und Westnetz ausgetauscht werden, war dies nur noch über die Ferngleise des Bf Friedrichstraße auf den in der Spurplanskizze mit A und B markierten Gleisverbindungen möglich.

Ulrich Rockelmann



Grenze und Grenzgängerinnen. So, nun hätten wir eigentlich schon ein neues Thema, bei dem die 01.5 eine entscheidende Rolle spielen müßte. Irgend wann einmal mehr darüber.

Zum Schluß eine DR-Rekolok der Baureihe 03.10, wenige Kilometer vom Bahnhof Friedrichstraße im Berliner Ostbahnhof aufgenommen. Heute heißt er „Berlin Hbf“. Auf der Stadtbahn verkehrte wegen der geringeren zugelassenen Achslast die leichtere Version der deutschen Einheits-Pacific.

Foto: Kurt Eckert

SACHSENMODELLE MIT LANGER TRADITION

Einzigartig in der Modellbahnbranche ist die enge Kooperation zwischen einem auf Wagenmodelle spezialisierten Hersteller mit DDR-Tradition und einem Modellbahn-„Generalisten“ aus dem Westen. Auslöser für die Zusammenarbeit zwischen der Oybiner Firma Sachsenmodelle und Roco war die Städtepartnerschaft Dresden-Salzburg, und seit 1991 vertreiben die großen Österreicher die Erzeugnisse des sächsischen Traditionsbetriebs weltweit. Die Anfänge der Modellbahnproduktion im Südosten Sachsens liegen über 50 Jahre zurück. Die 1941 gegründete Firma Störz & Co. hatte zunächst Massenartikel aus Kunstharz und Metall produziert. Als der Betrieb 1956 von Zittau nach Oybin umzog, begann die Modellbahnproduktion, auf die man sich in der Folge Schritt für Schritt spezialisierte. Vor allem wurden lackierte und bedruckte Kunststoffspritzteile für fast alle Wagen der DDR-Produktion gefertigt. Aber auch die wenigen Fertigprodukte aus Oybin waren sehr begehrt. So wurde auf der Leipziger Messe 1987 erstmals von einem Hersteller aus der DDR ein Personenwagen mit Kurzkupplungskinematik und NEM-Normschacht vorgestellt. Er errang auch gleich große Anerkennung als offizielles Modell des Internationalen MOROP-Kongresses in Erfurt.

Selbstverständlich hatte der sozialistische Staat Interesse auch an Störz & Co. Im Jahr 1958 mußte die Firma staatliche Beteiligung aufnehmen, bis 1972 blieb sie aber Privatbetrieb. Mit der Verstaatlichung änderte sich der Firmenname in „VEB Modellbahn Oybin“. 1981 erfolgte die Eingliederung in

den VEB Prefo, Dresden. Dieser Betrieb war Teil des Sonneberger Spielzeugkombinats. Nun wurde an drei Standorten produziert. Die ehemalige Firma Gerhard Schicht, Dresden, wurde, 1981 zu Prefo gekommen, 1983 auch ins Oybiner Werk integriert. Damit produzierte man hier das gesamte Wagenprogramm dieser auch im Westen wohlbekannten Marke.

Nach der Wende wagte der langjährige Betriebsleiter des Unternehmens Gustav Kiesewetter den großen Sprung und leitete die Privatisierung ein. Die Gründung der Firma Sachsenmodelle bedeutete zugleich die Ausgliederung aus dem alten Kombinatbetrieb: eine große Herausforderung, sowohl was die Technik als auch die kaufmännische Organisation betraf.

Seit 1. Juli 1993 ist die Privatisierung des Unternehmens abgeschlossen. Für die Gesellschafter bedeutete dies zugleich die Verpflichtung zu hohen Investitionen. So werden bis Ende 1995 5,6 Mio. Mark in einen Produktionskomplex am Rande Zittaus gesteckt. Im August 1994 wurde der Grundstein dafür gelegt, und schon in diesem Frühjahr will Sachsenmodelle in die neuen Räume umgezogen sein.

Besonders stolz sind die Oybin-Zittauer auf die zahlreichen Preise und Würdigungen, die sie durch die Leser der Modellbahnpresse erhalten haben. Darin sehen sie ein wichtiges Anzeichen, daß sie sich auf dem richtigen Weg befinden. Bertold Langer



MIBA

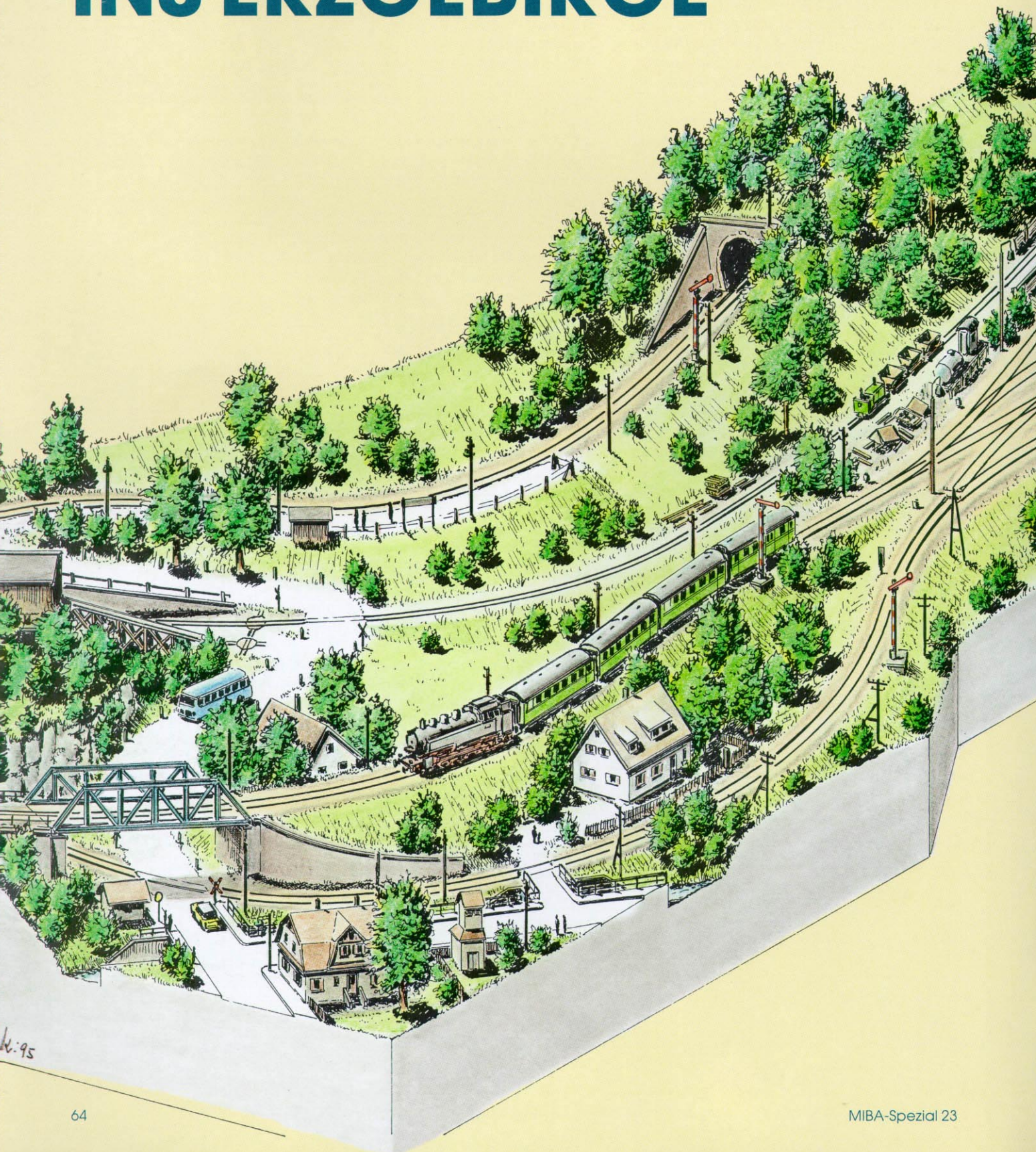
Die drei maßgeblichen Herren von Sachsenmodelle: Dr. Wolf-Ingo Hoffmann, Firmengründer Gustav Kiesewetter und Helmut Richthammer.

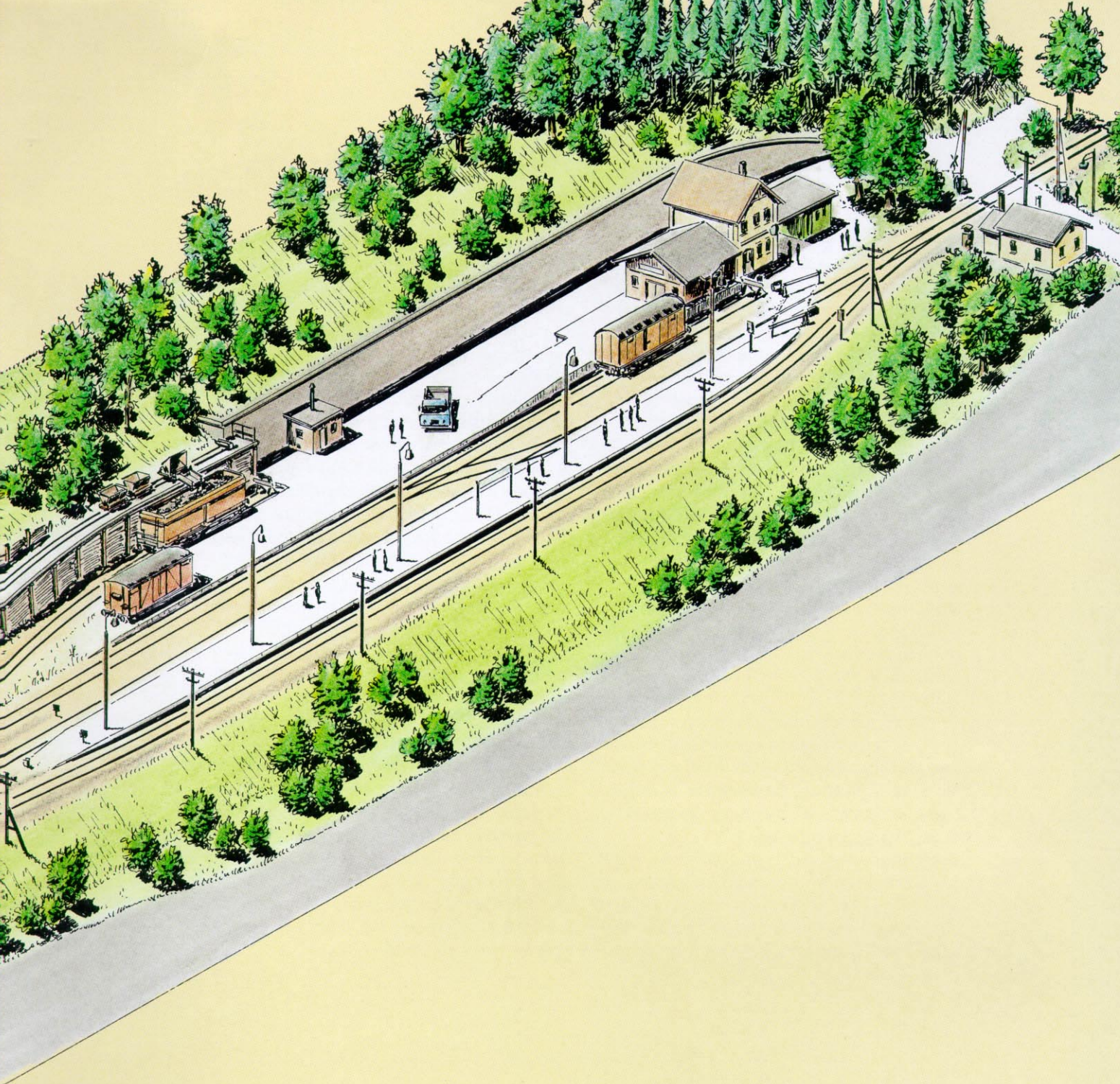
Zwar schon 1993 erstmals vorgestellt, aber trotzdem noch Lieblingsmodell seines Herstellers: der Eanos, den es mittlerweile in mehreren Varianten gibt.



Lutz Kuhl

...UND NOCH MAL INS ERZGEBIRGE





Gar nicht weit von Günter Kühns Markersbach befindet sich der kleine Abzweigbahnhof Walthersdorf. Von hier geht es nach Annaberg-Buchholz und nach Crottendorf. Rolf Knipper hat sich von diesem Vorbild zu zwei Planvarianten anregen lassen. Sein Motto: „Wachsende Anlage im Rastermaß“.

Zeichnung: Rolf Knipper

MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

☐ **Ja,** bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm

☐ **Ja,** bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ zukommen.

☐ **Ja,** Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen“ testen.

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen“ anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag. Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten. Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

☐ Bankeinzug ☐ Rechnung ☐ Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartenummer

BLZ/gültig bis

Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

- ☐ den Füller
☐ die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift

ZWEI VARIANTEN FÜR WALTHERSDORF

Der Vorbildbahnhof Walthersdorf liegt an der Strecke Aue—Annaberg-Buchholz, die Günter Kühn im Zusammenhang mit seinem Projekt Markersbach in diesem Heft kurz beschrieben hat.

Vom recht bescheidenen Bahnhof Walthersdorf zweigt eine etwas über 5 km lange Stichbahn nach Crottendorf ab. Sie steigt von 588 m ü.NN auf 650 m ü.NN. Die stärkste Steigung beträgt ca. 1:40. Wer mehr darüber wissen will: In *Bahn & Modell*, 8 und 9/88 hat sich Günter Kühn ausführlich zu Vorbild und Modell dieser Bahnlinie geäußert. Für Modellbahner besonders interessant: die Ortsdurchfahrt Crottendorf, die zwischen Bach und Straße verläuft.

Dampflokfreunde schätzten die Strecke, weil hier bis zum Fahrplanwechsel 1988 die mittelschweren Nebenbahn-Tendermaschinen der BR 86 im Plandienst zu erleben waren.

Zum Anlagenvorschlag: Der Abzweigbahnhof Walthersdorf findet auf der Basis zweier Bur-Module von je 130 cm x 50 cm Platz. Man kann ihn bei sich bietender Gelegenheit mit anderen Modulen der Burscheider Club-Bauart verknüpfen.

Der Bahnhof – für sich genommen – stellt ohne den rechten Anschluß lediglich eine Spitzkehre dar. Das genügt aber schon, um zusammen mit etwas Strecke und unterirdischen Endbahnhöfen Betrieb zu machen.

So enden die beiden Streckenäste in je einem abnehmbaren Schattenbahnhof. Diese Wendeanlagen sind übereinander angeordnet. Ihre Bautiefe beträgt lediglich 15 cm, was – der Bahnhofsbreite zugerechnet – 65 cm ergibt. Damit sind wir wieder bei der Regeltiefe der Bur-Module.

Die beiden Streckenäste müssen zwangsläufig aus der Null-Ebene herausgeführt werden, da sonst die Schattenbahnhöfe nicht zu erreichen wären. Dies geschieht auf zwei Modulen im üblichen Rastermaß, die allerdings einen individuell geschnittenen Umriß erhalten. Die Steigungen in den beiden 180-Grad-Kehren haben es in sich, aber es können wegen der geringen Nutzlängen in den Betriebsstellen ohnehin nur kurze Garnituren eingesetzt werden.

Für die Schmalspurerweiterung wird an den Bahnhofsteil ein Modul mit 32,5 cm Tiefe angedockt. Es nimmt den Schmalspurbahnhof samt Klein-Bw auf. Jöhstadt könnte als Vorbild dienen.

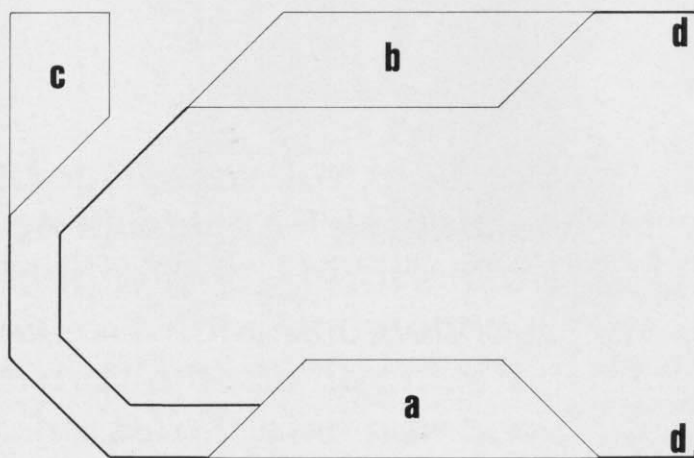
Über eine verdeckte Spitzkehre sind der Schmalspur-Schattenbahnhof und – über Dreischienengleis – eine Holzverladung auf der oberen Ebene erreichbar.

Diese beiden Vorschläge werden bereits dem genannten Motto „wachsende Anlage“ gerecht. Aber da gibt es ja noch das rechte Bahnhofsende, das nicht für ewig mit einem Prellbock enden muß!

rk/bl

BETRIEBSSCHEMA

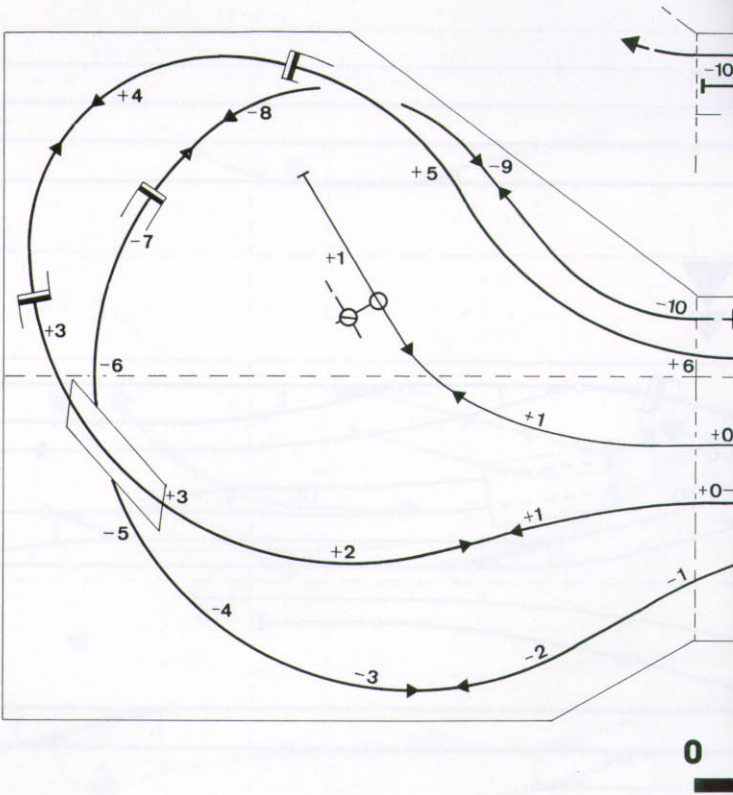
- a Bahnhof Walthersdorf
- b obere Wendeanlage („Annaberg-Buchholz“)
- c untere Wendeanlage („Aue/Schleiftau“)
- d Erweiterungsmöglichkeiten



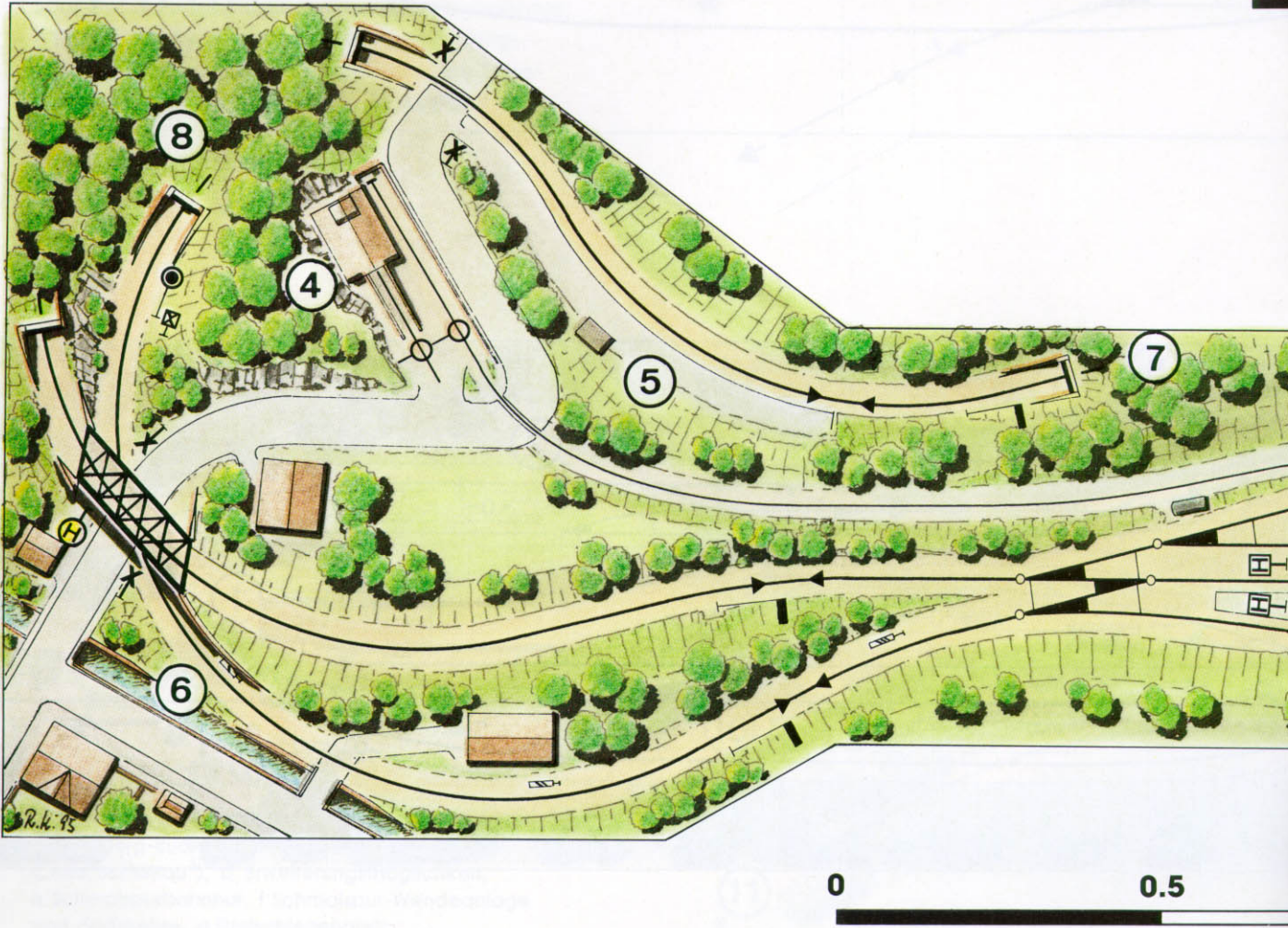
Diese Anlage ist ganze 3,90 m lang und maximal 1,30 m breit. Die doppelstöckige Wendeanlage hinter dem Bahnhof – eigentlich verbietet es sich, hier von einem „Schattenbahnhof“ zu reden – braucht nur 15 cm Tiefe. Wenn der breite Teil an die Wand gerückt ist, verbleibt sogar noch ein knapper Bedienungsgang für die Wendeanlage.

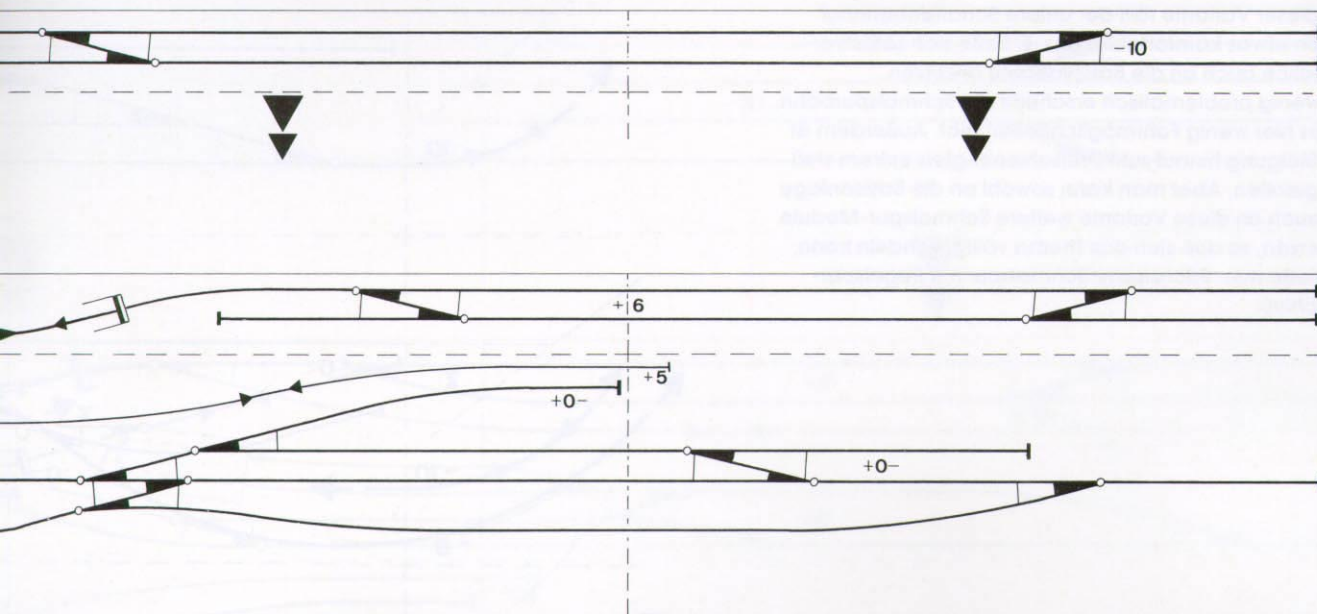
Auf dem breiten Teil der Anlage mit 1,30 m Tiefe kommen die beiden Streckenkehren unter, die in je verschiedener Höhe ihre „Schatten“ erreichen. Die vordere Kehre führt ähnlich wie in Crottendorf an einem Bach entlang.

Als zusätzliches Betriebselement ist eine weichenlose Feldbahnstrecke vorgesehen, die die Verbindung zwischen einem Sägewerk und dem für die Holzverladung vorgesehen Ladegleis im Bahnhof herstellt.



BASISPLAN

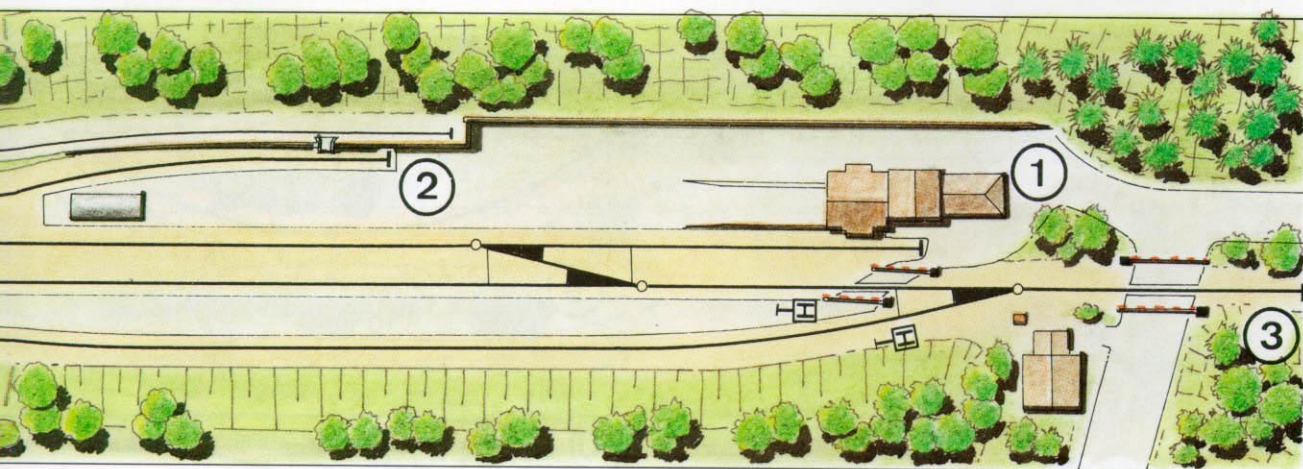




0.5 1m

DIE POSITIONEN IM EINZELNEN

1 Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, 2 Laderampe, 3 Anschlußmöglichkeit, 4 Sägewerk, 5 obere Kehre, 6 untere Kehre, 7 Einfahrt zum oberen Schattenbahnhof, 8 Tunnelberg



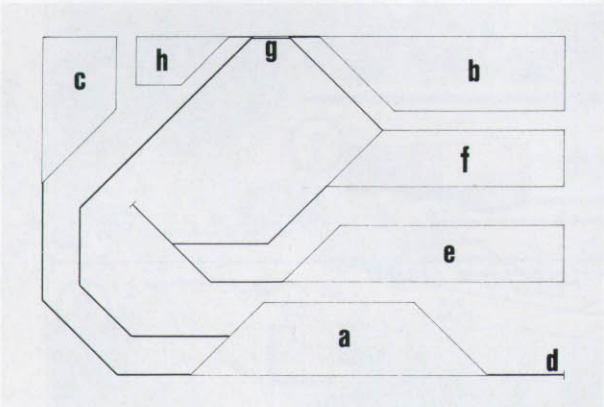
1m

Zeichnungen: Rolf Knipper

Bei dieser Variante fällt der untere Schattenbahnhof schon etwas komfortabler aus. Er ließe sich selbstverständlich auch an die Basisvariante ansetzen. Ein wenig problematisch erscheint die Schmalspurbahn, da es hier wenig Fahrmöglichkeiten gibt. Außerdem ist die Steigung hinauf zum Dreischienengleis extrem steil ausgefallen. Aber man kann sowohl an die Basisanlage als auch an diese Variante weitere Schmalspur-Module ansetzen, so daß sich das Thema völlig wandeln kann; es hieße nun: *Sächsische Schmalspur mit Regelspuranschluß.*

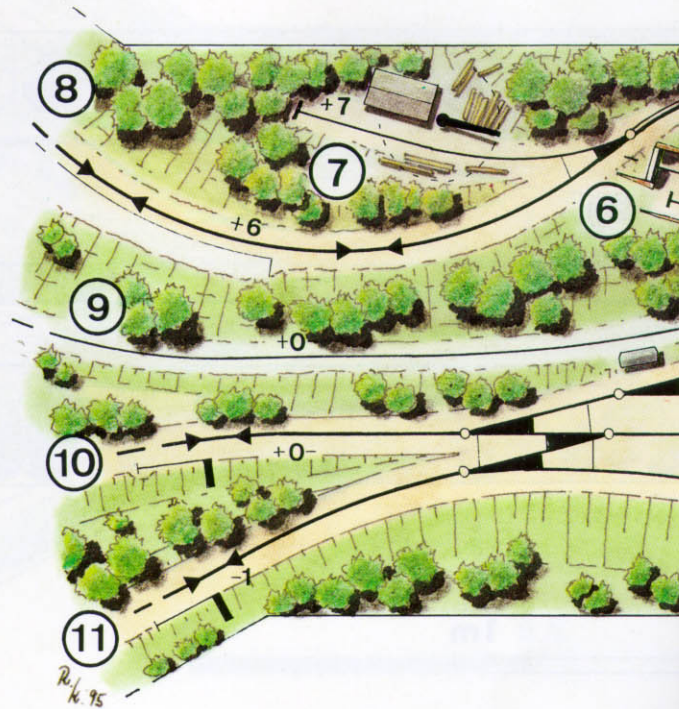
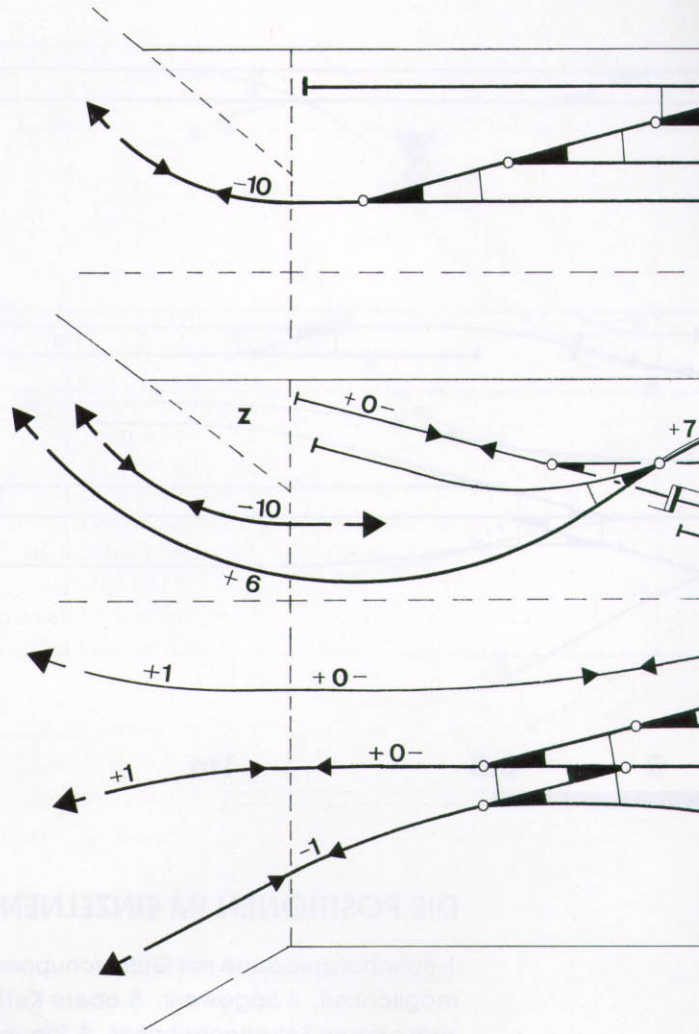
DIE POSITIONEN IM EINZELNEN

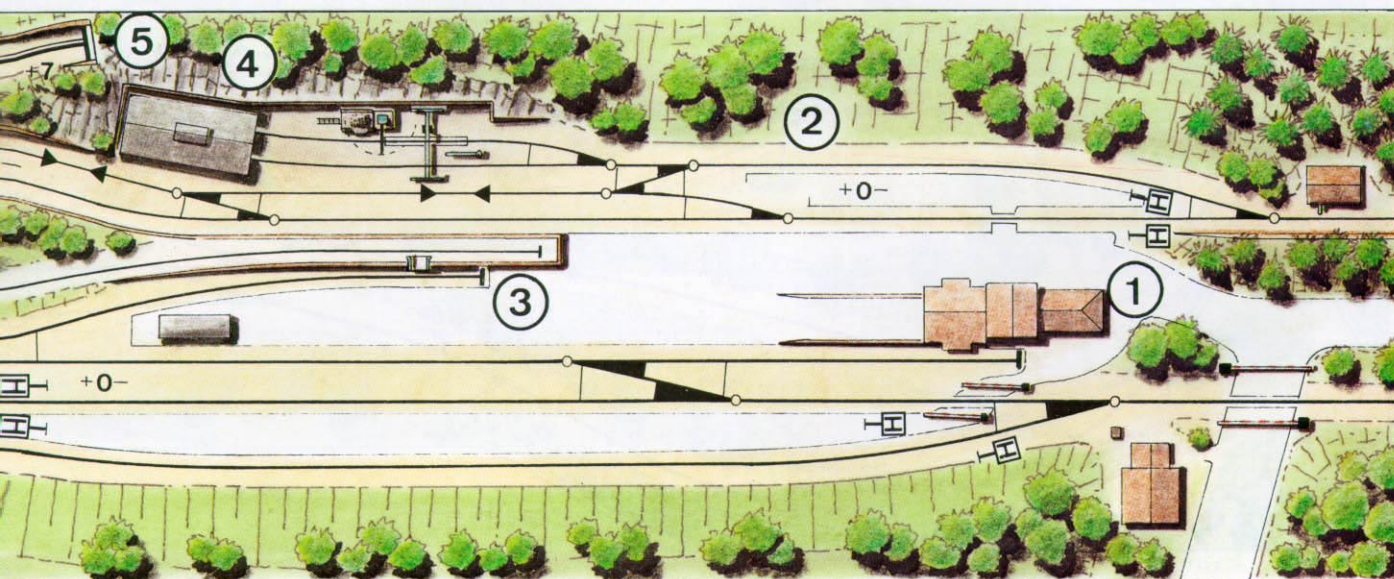
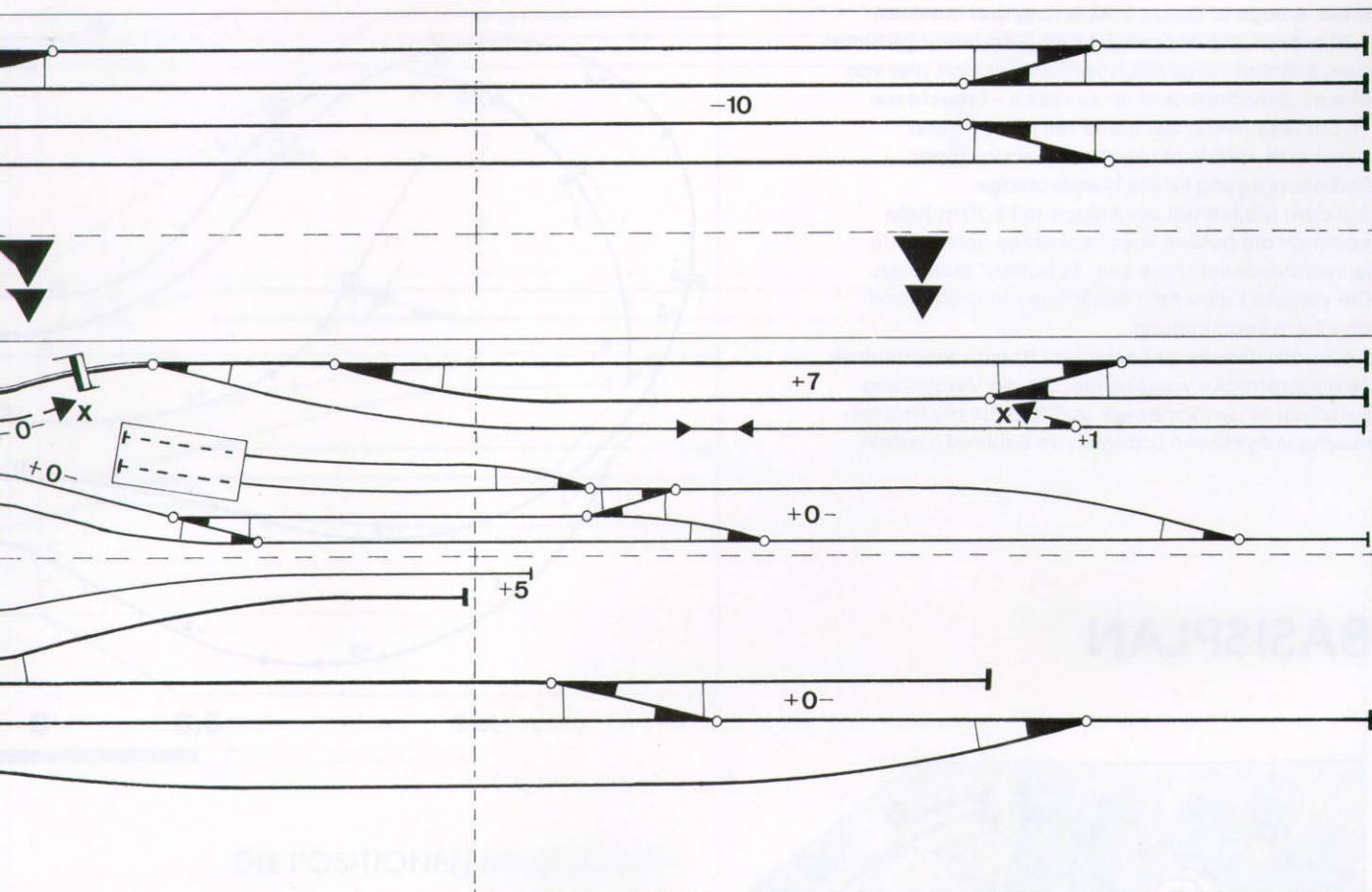
- 1 Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, 2 Schmalspurbahnhof, 3 Laderampe, 4 Schmalspur-Bw, 5 Einfahrt zum oberen Schattenbahnhof, 6 Einfahrt in die Schmalspur-Kehre, 7 Holzverladung, 8 obere Kehre, 9 Feldbahn zum Sägewerk, 10 Ausfahrt nach oben, 11 Ausfahrt nach unten



BETRIEBSSCHEMA

- a Bahnhof Walthersdorf, b obere Wendeanlage („Annaberg-Buchholz“), c untere Wendeanlage („Aue/Schleittau“), d Erweiterungsmöglichkeit, e Schmalspurbahnhof, f Schmalspur-Wendeanlage und -Spitzkehre, g Dreischienengleis





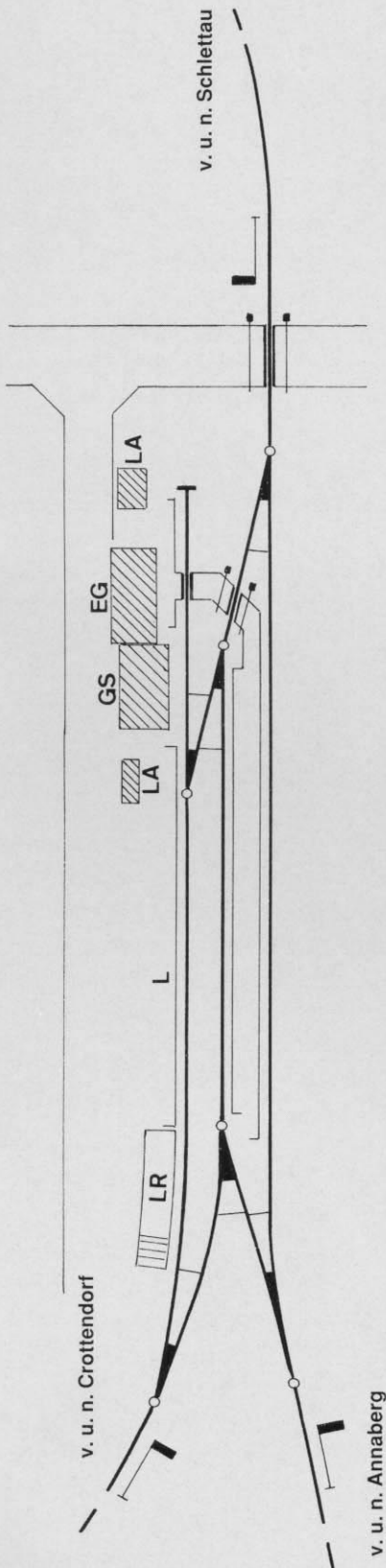
Zeichnungen: Rolf Knipper

BF WALTHERSDORF

Dieser Vorbild-Spurplan des kleinen Abzweigbahnhofs ist in der Länge gestaucht, so daß er leicht ins Modell umgesetzt werden kann.

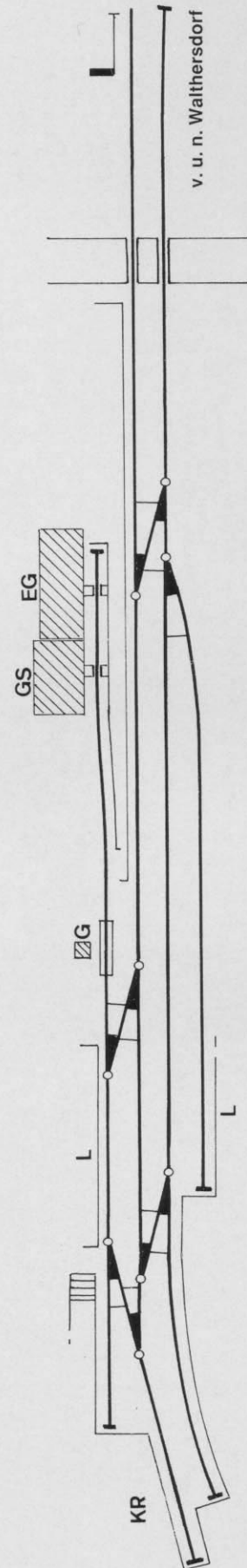
Die Abkürzungen bedeuten:

EG Empfangsgebäude
GS Güterschuppen
G Gleiswaage
L Ladestraße
LR Laderampe
KR Kopframpe
LA Lagerschuppen



BF CROTTENDORF

Auch hier handelt es sich um einen gestauchten Vorbildplan. Dieser Bahnhof könnte auf zwei Burmodulen (2,60 m Länge) untergebracht werden und empfiehlt sich als einer der Endpunkte der wachsenden Anlage im Erzgebirge.



Zeichnungen: Rolf Knipper

MIBA zum Kennenlernen

Sie wollen mehr über den MIBA-Verlag und seine Produkte wissen? Ganz einfach: Ihren Wunsch ankreuzen, diese Seite ausdrucken und an den MIBA-Verlag schicken bzw. faxen.

☐ **Ja,** bitte schicken Sie mir das MIBA-Verlagsprogramm

☐ **Ja,** bitte lassen Sie mir ein aktuelles Probeheft der Zeitschrift „MIBA-Miniaturbahnen“ zukommen.

☐ **Ja,** Ich möchte „MIBA-Miniaturbahnen“ testen.

Das MIBA-Schnupperabo: 3 Ausgaben für nur DM 24,90. Als Dankeschön erhalte ich eine praktische Mini-Datenbank oder einen formschönen Kugelschreiber. Wenn Sie „MIBA-Miniaturbahnen“ anschließend weiter beziehen möchten, brauchen Sie nichts zu tun und erhalten 12 Ausgaben MIBA und eine Ausgabe MIBA-Messeheft zum Preis von DM 138,-. Andernfalls genügt innerhalb einer Woche nach Bezug des 2. Heftes eine Mitteilung an den MIBA-Verlag. Unser Dankeschön dürfen Sie aber in jedem Fall behalten. Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

MIBA Verlag
Bestellservice
Senefelderstraße 11
90409 Nürnberg

Fax: 0911/519 65-40
Tel.: 0911/519 65-0

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Mein Schnupperabo bezahle ich per:

☐ Bankeinzug ☐ Rechnung ☐ Kreditkarte

Bankbezeichnung/Kartenart

Konto-Nummer/Kartenummer

BLZ/gültig bis

Datum, Unterschrift

Als Dankeschön hätte ich gerne

- ☐ den Füller
☐ die Mini-Datenbank

Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß diese Bestellung erst wirksam wird, wenn ich sie nicht binnen einer Woche ab Absendung dieses Formulars schriftlich beim MIBA-Verlag GmbH, Senefelderstr. 11, 90409 Nürnberg widerrufe, und bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift





Mit dem Ende des Dampfbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn reiste ich 1977 erstmals in die DDR, um dort Züge mit Dampfbespannung auf der Strecke zu erleben und natürlich auch zu fotografieren. Solche Reisen mußten längere Zeit im voraus geplant werden. Aber sie wurden für mich mehrere Jahre zur lieben Gewohnheit. Monate vor dem Reisebeginn mußte das Touristenvisum beantragt werden. Die Reiseunterlagen gab es nur gegen Bezahlung des obligatorischen „Mindestumtauschs“, im allgemeinen ein Ärgernis, für mich aber nicht, denn ich betrachtete ihn als mein „Eintrittsgeld ins Dampflokomotivparadies Deutsche Reichsbahn“.

So war ich auch im August 1978 nach seinem nächtlichen Grenzübertritt auf dem Weg ins Erzgebirge. Flaues Gefühl in der Magengegend, immer wieder gleiche Fragen nach Ziel und Zweck der Reise, Grenzer mit argwöhnischem Interesse für meine Fotoausrüstung: So war es das erste Mal gewesen, und so sollte es auch die nächsten Male wieder sein.

Vorher stand jedoch ein Besuch in Dresden und eine Zugfahrt nach Bischofswerda auf meinem Programm. Während der kurzweiligen Fahrt war ich fasziniert von

ENTREE-BILLETS FÜRS PARADIES

Eisenbahnfreunde aus fast der ganzen Welt gaben sich in der DDR der siebziger Jahre ein Stelldichein, um sich dort vom Dampfbetrieb faszinieren zu lassen. Unter ihnen auch Klaus Späth, dessen Fotos auf diesen Seiten noch mal in unsere Vorbildregion Erzgebirge führen: dem Eisenbahnfreund zur Lust, dem Modellbahner zur immer willkommenen Anregung.

Oben: 86 1001, die erste ihrer Baureihe, auf der Drehscheibe des Bw Annaberg-Buchholz. Zigaretten und ein bißchen West-Geld genüßten fürs Entree in diese Reichsbahn-Dienststelle, beste Kooperation der Reichsbahner inbegriffen. Aufnahme vom 14. 8. 1978.

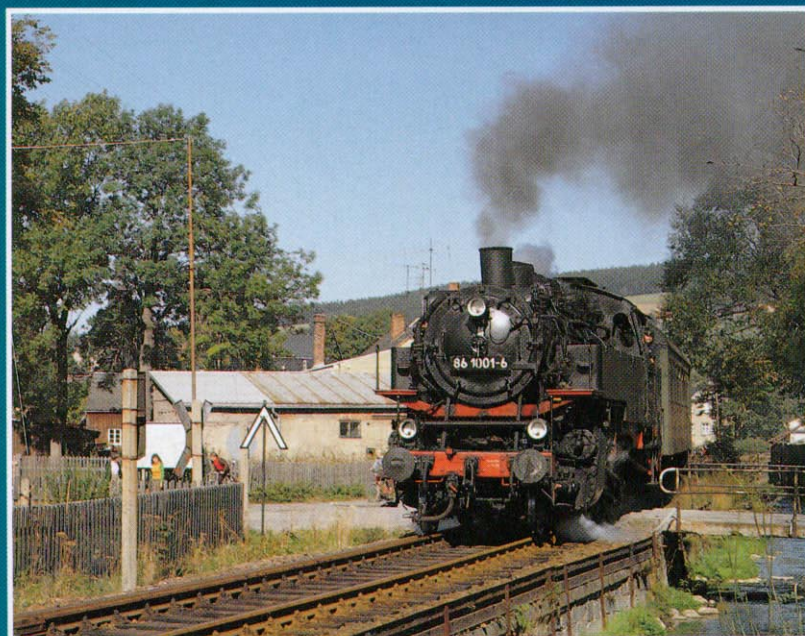
Linke Seite: Bei der Ausfahrt aus Waltherdsdorf Hp, Strecke Schleiftau—Crottendorf ob. Bf, entwickelt 86 1001 Emissionen, deren Berechtigung wohl nur der Eisenbahnfreund nicht in Frage stellt (20. 9. 1983). Fotos: Klaus Späth



Anregung für Modellbahner: So sieht's aus im Erzgebirge. Tender voraus fährt 86 1001 am 26. 9. 1983 mit einem Personenzug bei Walthersdorf in Richtung Schleiftau. Foto: Klaus Späth

den zahlreichen entgegenkommenden Güterzügen, die mit Loks der Baureihe 52 des Bw Bischofswerda bespannt waren. Da mich solche Fotogelegenheiten immer wieder überraschten, trug ich meine beiden Kameras um den Hals. Aber zu meinem Leidwesen hatte ich eine Kamera

nach dem Filmwechsel nicht mehr umgehängt. Nach dem – wie sich später herausstellte – gelungenen Foto eines Güterzugs, gezogen von zwei BR 52, glitt mir die Kamera beim Umwechseln von einem Apparat zum andern aus der Hand und fiel aus dem Fenster. Der Alptraum jedes Eisenbahnfotografen war Wahrheit geworden!



Im Bahnhof Bischofswerda angekommen, wanderte ich mit den schlimmsten Befürchtungen zur vermutlichen Absturzstelle zurück. Und wirklich, nach ungefähr zwei Kilometern fand ich meine Kamera wieder. Sie war, wenigstens technisch, unversehrt geblieben, und darauf kam es schließlich an. So konnte ich sogar unseren Sonderzug doch noch in letzter Sekunde und bei bestem „Büchsenlicht“ auf die Platte bannen.

Ebenfalls am 26. 9. 1983 nähert sich 861001 Crottendorf unt. Bf. Zahlreiche Details warten auf die Nachbildung im Modell. Foto: Klaus Späth



Die folgende Nacht auf dem Weg nach Annaberg-Buchholz verbrachte ich im Auto. Zum Waschen und Rasieren fand ich keine Gelegenheit, so daß nicht nur meine Kleidung Rückschlüsse auf die strapaziöse Nacht zuließ. Als ich die Lokleitung in Annaberg-Buchholz betrat, war ich also ohne



Oben: Bw Annaberg-Buchholz am 14.8.1978. „Ein unvergeßlicher Tag“, so der Fotograf dieses Bildes, an dem ihm die Reichsbahner oben im Erzgebirge ihre Reservelok sogar mit den sonst im Tresor aufbewahrten Schildern präsentierten.

Links: Diesmal nur Dampf. Im Licht eines idealen Herbstmorgens. 86 1001 mit Personenzug zwischen Crottendorf und Schleiftau am 27.9.1983.



Fotos: Klaus Spöth



Szenenwechsel. „Wasser fassen“ hieß es für alle Züge auf der Schmalspurstrecke von Wolkenstein nach Jöhstadt in Bf Steinbach (September 1983). Immer noch keine Ahnung, wie ein sächsisches Wasserhaus aussieht? Voilä, da ist unsere zweite spezielle Abbildung in diesem Heft. Lok 99 1585 stammt aus dem Jahr 1912. Das Licht der Welt erblickte sie als Königlich Sächsische IV K. Ihre Achsfolge B'B' weist sie als Lok der Bauart Meyer aus. Sie hat zwei Triebwerke, jedes in einem eigenen Drehgestell. Der Naßdampf setzt seine Energie in zwei Stufen um: Frischdampfzylinder im hinteren, Niederdruckzylinder im vorderen Drehgestell.

Einfach idyllisch. Man fühlt sich an die „Carabasset & Dead River Ry.“ von Dave Frary erinnert, aber das Foto vom 28. 9. 1983 zeigt große Eisenbahn, wenn auch auf schmaler Spur in Richtung Schmiedeberg/Erzgebirge unterwegs. Fotos: Klaus Späth



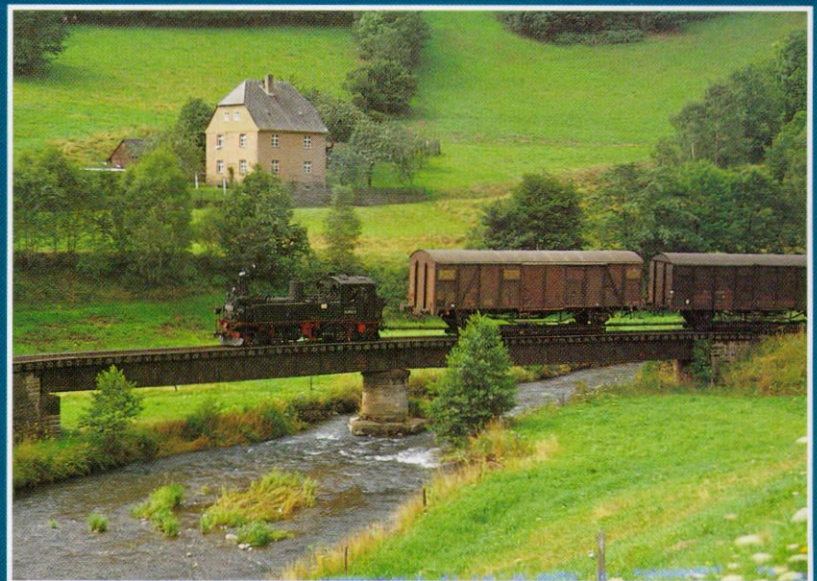


Am 14. 8. 1978 machen die Meyer-Loks 991561 und 991582 vor dem Lokschuppen in Jöhstadt eine Erholungspause. Ihre Schwester 991586 war kalt abgestellt.

Fotos: Klaus Späth

jeden Zweifel als „eiserner“ Eisenbahnfotograf zu erkennen. Der Reichsbahner, den ich um Unterstützung bei meinem Vorhaben bitten mußte, reagierte auch prompt. Nach einem abschätzenden Blick, der mich recht zaghaft machte, signalisierte er mit einem Lächeln Kooperationsbereitschaft. Listig machte er ein wohl überall bekanntes forderndes Handzeichen mit Daumen und Zeigefinger, worauf Zigaretten und harte DM den Besitzerwechselten.

Diese „Eintrittskarte“ ins Bw Annaberg-Buchholz löste ich gerne. In Windeseile öffnete sich das Tor zum Lokschuppen, und ohne jede Eile konnte ich alles fotografieren, was mich interessierte. Immer mehr Reichsbahner tauchten auf. Offenbar



991582 müht sich mit einem Güterzug bei Streckewalde hinauf nach Jöhstadt (14. 8. 1978).



Schulausflug auf der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt am 28. 9. 1983. Zuglok 991606 gehört zu den jüngsten sä IV K und hat wie ihre Schwestern nach dem Zweiten Weltkrieg einen neuen Kessel bekommen.



Treibhaus-Effekt, CO₂-Konzentration, kanzerogene Rußpartikel – egal. Eisenbahnfreunde stehen auf Dampf und Qualm. Eine Stunde Großstadt ist ungleich schlimmer. Oben macht sich 861001 zwischen zwei Personenzugdiensten als Güterzuglok bei Waltherdorf nützlich (27. 9. 1983). Unten befährt dieselbe Lok die zwischen Straße und Bach trassierte Strecke bei Crottendorf unt. Bf. Und schließlich auf der rechten Seite verabschiedet sich 991585 von uns. Am 28. 9. 1983 befördert sie einen langen Rollwagen-Güterzug in Richtung Schmiedeberg. Fotos: Klaus Späth



hatten sie selbst Spaß, mich bei bei meinem Treiben zu beobachten. Unverhofft fuhr die für Reservezwecke bereitgehaltene erstgebaute Lok der Baureihe 86 auf die Scheibe. Sie erhielt dann noch ihr Lokschild, das üblicherweise im Tresor der Lokleitung Langfingern unzugänglich aufbewahrt wurde. Mein Gesichtsausdruck ließ wohl deutlich erkennen, daß meinen Gastgebern die Überraschung ganz und gar gelungen war. Meine Freude steigerte sich noch, als sich die Scheibe drehte und ich die Lok aus allen Positionen aufnehmen konnte.

Dieser Tag ist unvergeßlich. Er war einer der Höhepunkte meiner Erzgebirgsreise. Als sichtbare Erinnerung bleiben mir die Fotos, von denen ich hier einige präsentiere. Auch Aufnahmen von Schmalspurbahnen sind dabei. Erzgebirge: einst ein Paradies für Dampflok auf normaler und schmaler Spur.

Klaus Späth





MODELLBAHN FÜR DIE WISSENSCHAFT

Professor Dr. Harald Kurz ist ein maßgeblicher Autor der *Normen Europäischer Modellbahnen (NEM)*. An der Dresdner Verkehrs-Hochschule *Friedrich List* hatte er seit 1952 eine Modelleisenbahn zu Lehr- und Forschungszwecken aufgebaut. Hier einige seiner Gedanken zu diesem *Eisenbahnbetriebsfeld*.

Der Autor dieses Berichts, Jahrgang 1912, bei Zugkraftmessungen.

Die Aufnahme entstand etwa 1954.

Prof. Kurz hat sich seit den Fünfzigern als Autor zu den Themen Modellbahntechnik und technisch-physikalische Grundlagen der Modellbahn geäußert. Er hat die MOROP-Normen entscheidend mitgestaltet. Immerhin sind die NEM zur anerkannten Richtschnur für Modellbahnpraktiker und für die Modellbahnindustrie geworden.

Ein Vortrag über die Grundlagen der Modelleisenbahntechnik führte den Verfasser im Jahr 1950 mit Prof. Dr. Ing. habil. Pothoff von der TU Dresden zusammen. Sein Anliegen waren Untersuchungen über geeignete Modelleisenbahnen, mit denen die Lehre an der Fakultät für Verkehrswissenschaften unterstützt werden könnte. Eventuell sollte der Einsatz von Modellbahnen auch Forschungsaufgaben unterstützen. Bekannt war zu dieser Zeit vor allem eine Lehranlage bei der TH Darmstadt, auf der man Gleismaterial und Fahrzeuge der Nürnberger Firma Trix verwendet hatte.

Pothoff forderte maßstäbliche Gleisanlagen, auf denen Züge bis zu den damals üblichen 120 Achsen mit vorbildentsprechender Geschwindigkeit fahren können. Die Wahl des Maßstabes und der Materialien überließ er dem Verfasser. Soweit wie möglich sollten handelsübliche Gleise und Fahrzeuge verwendet werden.

Baugröße und Maßstab

Die erste Hürde stellten die geforderten 120 Achsen dar. Die nächste Schwierigkeit war die Wahl des Maßstabes. Als extreme Entfernung zwischen zwei Bahnhöfen waren 8 km angenommen worden. Eine oder zwei Blockstellen durften vorgesehen werden. Die Nenngröße TT, Maßstab 1:120, war damals noch wenig entwickelt, kleinere Modelleisenbahnen fehlten gänzlich.

Auf der Basis von Baugröße H0 – Maßstab zwar 1:87, aber für unsere Zwecke auf 1:100 verkleinert – wären 80 m erforderlich gewesen, um die 8 km darzustellen. Geplant waren zwei Endbahnhöfe, die mit zwei nebeneinander liegenden Strecken verbunden werden sollten, die eine zweigleisig, die andere eingleisig. Die räumlichen Verhältnisse erlaubten einen Längenmaßstab von 1:100 jedoch nicht. Wir wählten deshalb 1:200.

Aus Gründen der Betriebssicherheit sollten die Fahrzeuge nicht kleiner als H0 sein. Das zwang zu einer vertretbaren Verzerrung der Gleisanlage im Verhältnis von etwa 1:2. Tatsächlich entschieden wir uns für das Maßverhältnis 83:200, wobei die damals bevorzugte 15-Grad-Weiche einer Vorbildweiche 1:9 gleichkam. Der Tradition entsprechend gingen wir von einer ungebrochenen Teilung des Kreises aus.

Die Breitenverzerrung hatte noch einen anderen Grund: Sie gestattete doppelte Kreuzungsweichen mit innenliegenden Zungen. Solche mit außenliegenden Zungen – wie sie Märklin bereits in H0 herausgebracht hatte – schienen uns zu kompliziert, vor allem im Hinblick auf den mitteleiterlosen Betrieb, den wir unbedingt haben wollten, schon aus optischen Gründen.

Da es für diese Rahmenbedingungen geeignete Gleise nicht gab, waren wir auf Selbstbau angewiesen. Erst später konnten wir zusammen mit Fritz Pilz, Sebnitz, ein Gleissystem entwickeln und es beim Neubau unserer Anlage im Zentralen Institutsgebäude der inzwischen entstandenen *Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List* verwenden.

„Gesuperte“ Wagenfahrwerke

Die Aufgabe, lange Züge zu fahren, wurde vor allem durch die Herabsetzung des Rollwiderstandes der Wagen gelöst. Wir tauschten die damals üblichen Kunststoffräder gegen isolierte Metallradsätze aus und verwendeten Achsen, deren Enden auf einen Millimeter abgedreht wurden. Spitzengelagerte Radsätze kamen gerade erst auf. Auch sie lieferten günstige Widerstandsbeiwerte. Überraschend für uns war, daß der im Gleisbogen normalerweise er-



Zweck des Betriebsfeldes: angehende Eisenbahningenieure am Modell in die Betriebsabläufe der großen Bahn einzuführen.
Foto: Karlheinz Brust

höhte mechanische Widerstand bei sehr großen Radien, z. B. 2000 mm, unter die Werte für die Gerade sank. Sehr große Radien wirkten sich also günstig aus. Praktische Folgen hatte diese Erkenntnis allerdings nicht.

Mechanische Spezialitäten

Auch die Lokomotiven bauten wir selbst. Wir nahmen die Diesellok V 188 als Vorbild und verwendeten aus Militärbeständen stammende Gleichstrommotoren. Sie ermöglichten uns bei geeigneten Getrieben Geschwindigkeiten, die dem Maßstab 1:200 entsprachen. Durch Zufall machten wir eine interessante Feststellung: Eine der Doppellokomotiven war nur mit einem Motor ausgestattet worden, die Kraft wurde durch Gelenkwellen auf die zweite Lokhälfte übertragen. Wegen eines Bemessungsfehlers liefen die beiden Triebwerke

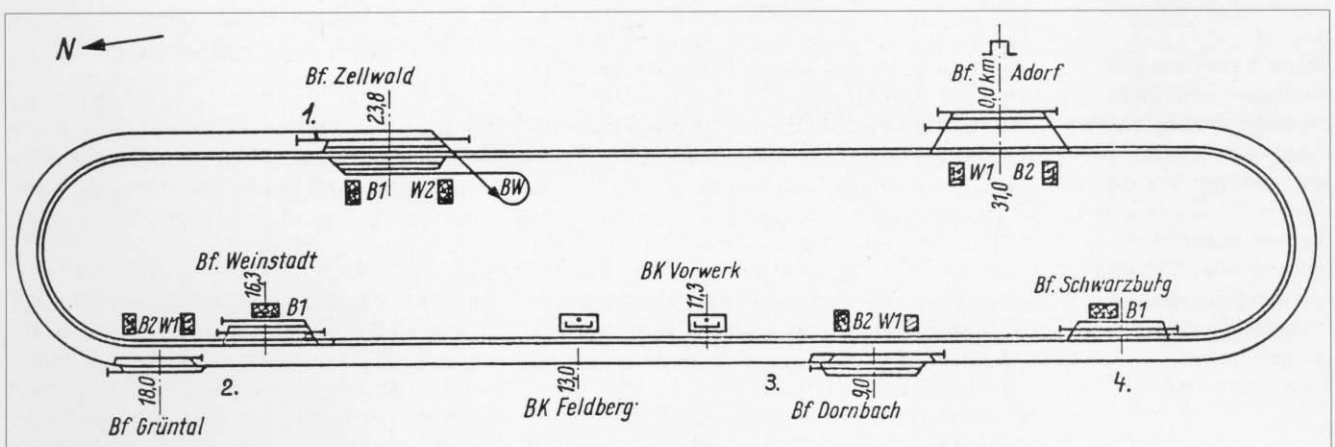
nicht synchron. Also hatten wir stets blanke Antriebsräder, ein Effekt, den man auch durch Koppeln zweier Lokomotiven mit verschiedenen Geschwindigkeiten erzielen kann.

Auf Oberleitungen haben wir verzichtet. Ein Versuch, mit ihrer Hilfe einen örtlich beschränkten Zwei-Zug-Betrieb durchzuführen, fiel dem Eifer unserer Raumpflegerinnen zum Opfer.

Im Rahmen einer Nebenaufgabe entwickelten wir Wagen mit eingebauten Schwungrädern. Sie waren so abgestimmt, daß sie auf einem Ablaufberg im Maßstab 1:100 mit vorbildentsprechender Geschwindigkeit abließen. Allerdings erhöhte sich durch diese Vorrichtung der Fahrwiderstand des Wagens; geplant war ja nicht, die Laufweite zu vergrößern, sondern die richtig bemessene Geschwindigkeit sollte die Umstellung der Weichen während des Ablaufens ermöglichen. Dem Verfasser

Schematischer Gleisplan des Eisenbahnbetriebsfeldes an der Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List in Dresden. Zustand 1967. Es existieren eine doppelgleisige Ringstrecke und parallel dazu eine eingleisige Strecke, beide für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Das Hauptstrecken-Oval hat man durchgezogen, um betrieblich flexibler zu sein.

Zeichnung aus: *Der Modelleisenbahner* 9/67, S. 270, MIBA-Archiv





„Die Anlage ist insbesondere für das Üben des Fahrdienstes auf den Betriebsstellen eingerichtet“, so Harald Kurz im *Modell-eisenbahner* 7/67. „Eine Besonderheit stellen die ‚Handsteuerlokomotiven‘ dar ... die günstigen räumlichen Verhältnisse gestatten die Begleitung der Modell-Lokomotive durch den Lokführer. Hierzu erhalten die Lokomotiven Vorschaltwiderstände, die über ein von Hand einschaltbares Getriebe und einen Stufenschalter nach einer bestimmten Charakteristik aus- und eingeschaltet werden können.“ So hatten die Eisenbahnstudenten auch direkten Zugriff auf die Lokomotiven.

Damit diese Übungen überhaupt einen Sinn ergeben, müssen die H0-Loks in ihren Fahreigenschaften dem Vorbild ähneln. Deshalb wurden die Antriebe mit entsprechenden Getrieben, Schwungmassen und Fliehkraftkupplungen ausgerüstet.

Foto: Karlheinz Brust

waren frühere Versuche von Heinz Bingel, damals MIBA-Redakteur und prominenter Modellbahner, bekannt. Der hatte Trix-Wagen mit Schwungrädern ausgerüstet, aber mit Hilfe beweglich gelagerter Kupplungen erreicht, daß die Schwungvorrichtung erst wirksam wurde, wenn der Wagen abließ. Im Rahmen von Übungen stellte der Verfasser fest, daß diese Anordnung nicht nötig ist, wenn man über Lokomotiven verfügt, die durch langsames Anfahren die Rangierabteilung allmählich in Schwung bringen. Näheres über das Berechnungsverfahren kann dem Büchlein des Verfassers *Grundlagen der Modellbahntechnik*, Band 2, Fachbuchverlag Leipzig 1957, entnommen werden.

Weichen, Stellwerke, Kupplungen

Die Weichenantriebe bauten wir selbst, nachdem es nicht gelungen war, eine für die Modellbahnindustrie annehmbare Form zu entwickeln. Es kamen Motoren zum Einsatz, die in „Echtzeit“ umliefen, d.h. im Zeitmaßstab 1:1. Alle Stellwerke waren Originale der Deutschen Reichsbahn oder Selbstbauten, die diesen ähnlich waren – vom mechanischen Stellwerk bis hin zum neuesten Gleisbildstellwerk.

Problematisch waren die mechanischen Stellwerke. Bei ihnen war es nicht möglich, die beim Vorbild vorhandene zwangsläufige Übereinstimmung von Hebellage und Weichenstellung zu erzielen, denn im Modell hatten wir keine Simulation der „Drahtbruchsperrung“.

Große Mühe machte uns die Entwicklung einer geeigneten Fahrzeugkupplung. Mit

den vorhandenen Formen waren wir nicht zufrieden. Näheres hat der Verfasser im ersten Band des oben genannten Titels dargelegt. Auf Seite 94 ist die mit *Simplex-Kupplung* bezeichnete Form gezeigt, die in den Anfangsjahren benutzt wurde. Sie verhinderte vor allem das Überpuffern beim Schieben. Auf Seite 101 wird sie im gekuppelten Zustand gezeigt.

Eine Weiterentwicklung – aber im Lehrbetrieb nicht benötigt – war die *Complex-Kupplung*. Durch die von den Märklin-Wagen dieser Jahre bekannte Zugfeder unter dem Wagenboden wurde nicht nur die Geradehaltung

im ungekuppelten Zustand bewirkt, sondern das nach dem Prinzip eines Kipp-schalters erzielte Beharren der Haken in angehobener Stellung. Dadurch konnten die Wagen beim Rangieren abgedrückt oder abgestoßen werden – ähnlich wie bei der Kupplung mit Vorentkupplung. Der Vorteil bestand darin, daß bei einem etwa vorzeitig entlaufenden vorderen Wagen die „Rangiersperre“ erhalten blieb. Die Rückstellung der Kupplung sollte mechanisch erfolgen, es war aber bereits eine magnetische Rückstellung erwogen worden.

Im Lehrbetrieb entkuppelten wir von Hand mittels eines kleinen Permanentmagneten. Im Gleis liegende Entkuppler wurden nicht verwendet, da es solche Einrichtungen bei der Reichsbahn nicht gab. Die heute üblichen Kupplungen mit Kurzkupplungseffekt haben den Vorteil, daß sie eine verhältnismäßig starre Verbindung bilden, wobei Überpuffern nicht zu befürchten ist.

Überlegungen zum Ablaufbetrieb

Das Abstoßen von Modellwagen ist unter bestimmten Bedingungen möglich. Nach dem *Froudeschen Modellgesetz* läßt sich eine Ähnlichkeit der Kräfte erzielen, wenn man eine bestimmte Modellgeschwindigkeit wählt. Diese wird aus der Wurzel des reziproken Maßstabs errechnet; etwa bei 1:100 hätte man 1:10 zu wählen. Man müßte daher statt mit 15 km/h mit 150 km/h abstoßen, was bei so mancher Modell-Lokomotive durchaus möglich ist. Eleganter, aber mit entsprechendem Aufwand verbunden ist der oben erwähnte Einbau von

entsprechend dimensionierten Schwungmassen in die Wagen.

In diesem Zusammenhang muß auf die Unterschiede der Laufwiderstände (Roll- und andere Widerstände) bei Vorbild und Modell hingewiesen werden. Man gleicht sie aus, indem man die Gleise, in die die Modellwagen abgestoßen werden sollen, in angemessenes Gefälle legt.

Fahrgeräte motorisch gestellt

Anfahr- und Bremsvorgänge lassen sich mit Hilfe hoch untersetzter Schwungkörper in den Triebfahrzeugen an das Vorbild anpassen, wenn durch einen Freilauf, in beiden Fahrtrichtungen wirkend, Motor und Schwungkörper getrennt werden. So ausgerüstete Lokomotiven wurden nicht in Serie gebaut.

Wir verwendeten Fahrgeräte mit motorischer Steuerung, die sowohl von einem ortsfesten Steuerstand aus als auch von den Enden des Eisenbahnbetriebsfeldes (Technisches Labor) auf- und abgesteuert werden konnten. Als wir die Lehr- und Forschungsanlage verlegten, hatten wir soviel Platz um sie herum, daß die Züge jederzeit in Reichweite waren. Die Lokomotiven erhielten an Bord befindliche Steuereinrichtungen sowie Anzeigen für die aktuelle Geschwindigkeitsstufe. Anfahren und Bremsen entsprachen dem Vorbild.

Aus der Arbeit unseres Teams ging eine Reihe von Vorschlägen an die Modellbahnindustrie. Außerdem konnten wir an der Modellbahn-Standardisierung im Rahmen der MOROP (NEM) mitarbeiten.

Harald Kurz

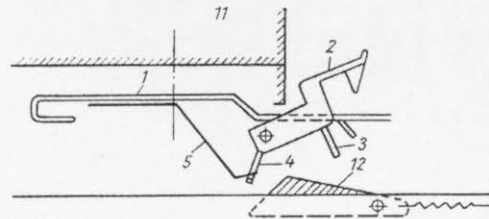
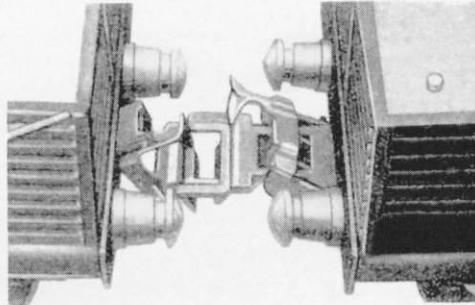


Bild 205. Complex-Rangierkupplung

a) Prinzip



b) entkuppelt schiebend

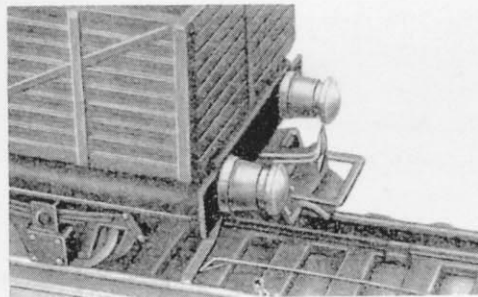


Bild 206 Rückstellanschlag und Complex-Kupplung

Complex-Kupplung. Ihr Zweck: entkuppelt schieben. Zum Rückstellen der Schubentkupplung ist ein mechanischer Rückstellanschlag notwendig. Jedes Aufstellgleis, in das geschoben wird, müßte eine solche Vorrichtung erhalten. Aus: Kurz, Grundlagen der Modellbahntechnik, Band 1, Leipzig 1956, S. 116. Sammlung Karlheinz Brust



Nach der Wende hat das Betriebsfeld EDV-Unterstützung erhalten. Zur Zeit wird der Einsatz von digitalen Triebfahrzeugsteuerungen erprobt.

Das über vierzigjährige Kind von Prof. Kurz muß sich nun auch einen vornehmeren Namen gefallen lassen: „Betriebslabor am Institut für Verkehrssystemtheorie und Bahnverkehr“. Ob es wohl scharf darauf ist?

Foto: Karlheinz Brust

SO ENTSTAND MEIN LANGENSCHWALBACHER



Karlheinz Brust, Konstrukteur vieler Wagenmodelle, die aus der DDR kamen, erinnert sich. Seine „Kinder“, mit Schmerzen geboren, wurden nach der Wende zum großen Teil zu neuem Leben erweckt.

Der Langenschwalbacher von Karlheinz Brust, wie er nach dem „Facelifting“ von 1985 in den Handel kam. Heute ist dieses Modell im Roco-Katalog zu finden. Außerdem gibt es den BC 4i pr 23 in der DB-Version.

Für beide Wagen, die heute mit Kurzkupplungskinematik ausgerüstet sind, zeichnet Sachsenmodelle verantwortlich.

Foto: Lutz Kuhl

Es war ein langer Weg, der von einem 1948 gegründeten kleinen Handwerksbetrieb im Dresdner Westen zum bedeutendsten Hersteller von Reisezugwagen der Nenngröße H0 in der DDR führte. Der Weg, den die Firma Schicht, Feinmechanik ging, führte im Lauf der Zeit über alle in der Modelleisenbahnfertigung üblichen Technologien. Daß er nicht eben und glatt war, versteht sich von selbst.

Ich möchte über die Entwicklung eines bis dahin bei Modelleisenbahnern kaum bekannten Reisezugwagens berichten. Dieser „Langenschwalbacher“ genannte Wagen wurde für die Strecke Wiesbaden—Langenschwalbach (Bad Schwalbach) gebaut, die Bogenradien bis 200 m herunter besaß. Wegen des herrschaftlichen Reisepublikums der Zeit vor der Jahrhundertwende kamen gut ausgestattete vierachsige Wagen mit einer LnP von 12,5 m zum Einsatz, Wagen also, die auch gut für die Modellbahn geeignet sind. Varianten wurden bis in die Zwanziger gebaut.

Im Januar 1952 begann ich mit meinem schon verstorbenen Freund Fritz Hornbo-

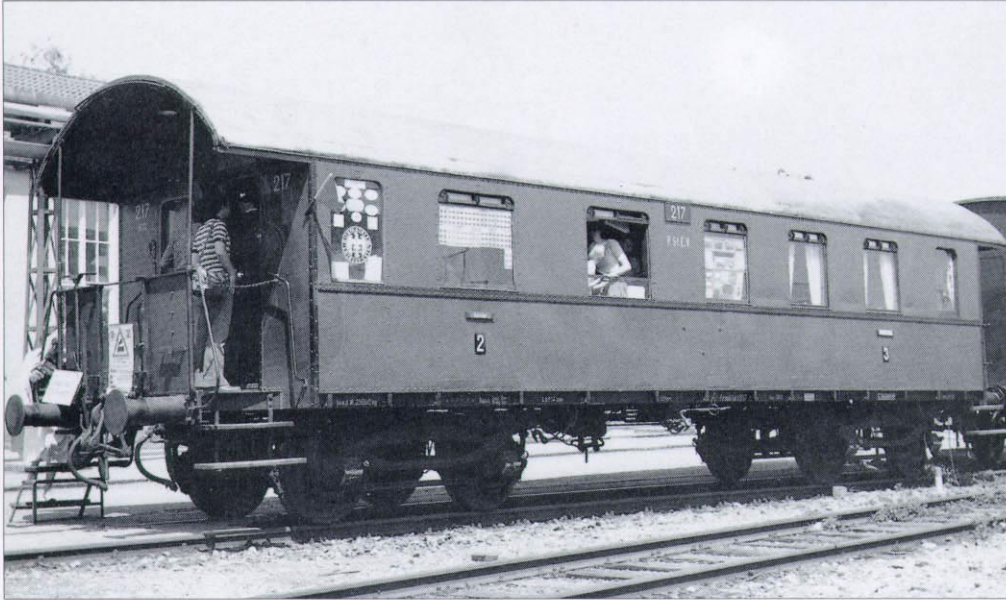
gen in Sonneberg/Thür. beim VEB Elektroinstallation Oberlind (EIO, früher Siemens), die Spielzeugeisenbahnproduktion von Pico (noch mit „c“) in eine Modelleisenbahnproduktion umzuwandeln.

Damals verwendete man die Thermo-plast-Spritztechnologie nur für Kleinteile, auch mit komplizierter Formgebung. In der EIO war diese Technologie noch nicht eingeführt, dafür war aber, bedingt durch die Elektroinstallationsartikel, die Anfertigung von Werkzeugen und Teilen aus Duroplast (etwa *Bakelit*) hoch entwickelt.

So konnten Lok- und Wagengehäuse wirtschaftlich in etwa der äußeren Gestaltung der Zinkdruckgehäuse in Westdeutschland ansässiger Firmen erreicht werden. Zinkdruckguß hoher Qualität, also mit wenig oder keinem Bleigehalt, stand aus DDR-planwirtschaftlichen Gründen nicht zur Verfügung. Diese Bemerkungen sollen die Zwänge verdeutlichen, in welchen die Modellbahnentwicklung der DDR eigentlich immer stand.

Von Pico zu Schicht

Gerhard Schicht war es schon um 1953 herum gelungen, im VEB Prefo, einem Spezialbetrieb für die Anfertigung von Preß- und Spritzformen, eine Firma zu finden, in der die zuständigen Mitarbeiter bereit waren, ein Risiko einzugehen. Es bestand darin, einen 180mm langen vierachsigen Modell-



Das Vorbild von Karlheinz Brusts Langenschwalbacher. Es fällt aus dem Rahmen des Üblichen, denn es handelt sich um einen Nebenbahnwagen mit Drehgestellen, die wegen ihrer Bauart ebenfalls auffallen. Der Wagen wurde von Eisenbahnfreunden mit einer preußischen Beschriftung versehen. Foto: Joachim Claus

Vorbild und Modell – diesmal etwas anders: Der aus Polystyrol gefertigte Schicht-D-Zugwagen in Baugröße H0 (unten) wurde einem Märklin-Wagen aus Blech nachempfunden (ganz unten). Hauptabsicht beim Wechsel des Werkstoffes und der Herstellungstechnik war nicht größere Detailtreue, sondern ganz banal die Steigerung der Produktivität. Fotos: Lutz Kuhl

wagen aus Thermoplast – in diesem Fall Polystyrol – herzustellen. Dieser Wagen war dem Märklin 00-Wagen mit der Katalognummer 341 von 1936 sehr ähnlich.

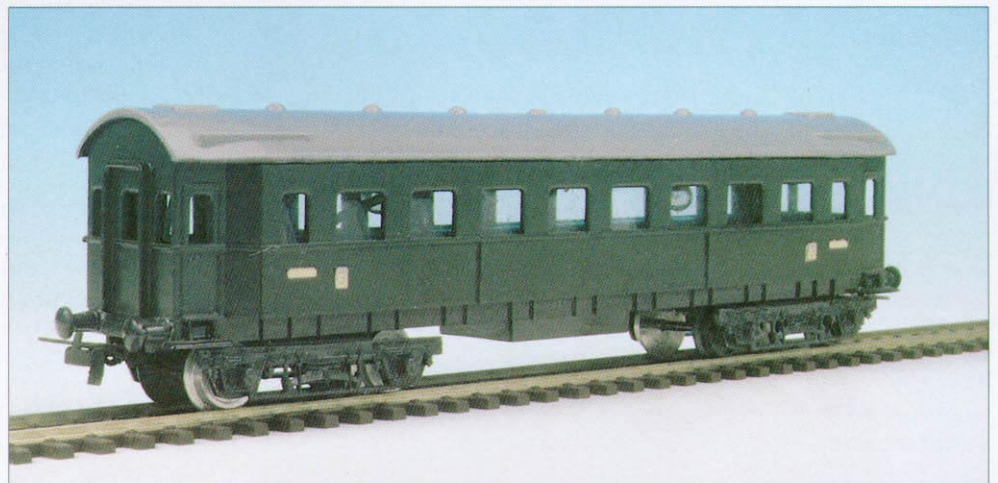
Anfang der fünfziger Jahre hatte man die hohe Bildsamkeit des Materials mit der Möglichkeit, in Polystyrol feine Einzelheiten darzustellen, noch nicht erkannt. Wichtiger waren die große Steigerung der Arbeitsproduktivität und die lange Haltbarkeit der Spritzwerkzeuge. Das sprach für die neue Technologie.

Aus gesundheitlichen Gründen verließ ich Sonneberg und hatte dann in Dresden Gelegenheit, durch nebenberufliche Arbeiten Erfahrungen in der Konstruktion von Eisenbahnmodellen zu sammeln. Im Jahr 1955 fragte mich Gerhard Schicht, ob ich für seine Firma nebenberuflich arbeiten wolle. Ich sollte mich um Typenauswahl und Modellkonstruktion kümmern. Diesen Vorschlag nahm ich an.

Schicht stellte zu dieser Zeit ein komplettes Sortiment her: Eine Lokomotive der Reihe 03, die genannten D-Zugwagen aus Polystyrol und ein Gleisoval. Das Lokgehäuse bestand ebenfalls schon aus Polystyrol. Die Anfrage war für mich eine Herausforderung, denn zu dieser Zeit gab es in der DDR viele modellbahnher-

stellende Betriebe, die zwar keine direkten Konkurrenten waren, aber doch versuchten, sich zu profilieren.

Das Angebot an mich fiel auch damit zusammen, daß das Handwerkssteuerrecht so geändert wurde, daß Betriebe, die





Für manche Modellbahner im Westen ein Erlebnis: DDR-Wagenmodelle strömten einen eigenartigen Duft aus, wenn man sie aus ihrer Einfach-Schachtel herausnahm. Aber begehrt waren sie schon, denn einen solchen schicken kurzen Post-Vierachser gab es nicht als West-Modell.

industrielle Serienfertigung betrieben, zu Industriebetrieben gemacht wurden. Dadurch wurden Investitionen erleichtert, die ja auch in der DDR durch Kredite vorfinanziert werden mußten. Außerdem konnte die Zahl der Mitarbeiter erweitert werden, wohingegen ein Handwerksbetrieb damals nicht mehr als zehn Beschäftigte haben durfte.

Zusage mit Vorbehalt

Ich sagte zu. Jedoch verknüpfte ich mit der Zusage die Bedingung, daß die Vorbildtreue nach den jeweiligen Erkenntnissen der Modellbahntechnik gewahrt werden müsse; auch pochte ich auf die gültigen Standards, also die NEM-Normen und die in der DDR Gesetzeskraft besitzenden *Technischen Güte- und Lieferbedingungen* (TGL). Es gab zwar Unterschiede zwischen beiden, aber die Funktionsmaße waren außer der Toleranzangabe identisch. Ich forderte auch gedrehte Räder. Dies konnte aber erst 1960 verwirklicht werden.

Und so präsentierte sich das Vorbild, der Post 4 der DR, an einem Augusttag 1959 im Bw Dresden Altstadt unserem Autor.
Foto: Karlheinz Brust



Meine ersten Vorschläge betrafen Modelle, die andere Firmen im Inland nicht fertigten. Doppelentwicklungen sollten vermieden werden. Ich dachte zunächst an D-Zugwagen mit Oberlicht, wie sie damals noch verkehrten. Der erste Polystyrol-Wagen hätte aber auch durch ein wirkliches Modell ungefähr gleicher Größe ersetzt werden können. Nach einigem Suchen im damals noch dünnen Archiv fand ich einen Postwagen, der beim BPA Dresden in wenigen Exemplaren vorhanden war. Er paßte bei einer Modelllänge von 187,5 mm genau in das noch gut verwendbare Spritzwerkzeug.

So begann ich mit dem Entwurf. Das vorhandene Drehgestell nach dem Vorbild Görlitz III – Blechbrücke mit Blenden aus Polystyrol – mußte weiterverwendet werden. Nachdem nun ein Modellbahnwagen mit vorbildentsprechenden Maßen entstanden war, fehlte ein ähnlich kurzer – modellbahnfreundlicher – Personenwagen. Das Vorbild *Bauart Langenschwalbach* stand schon fest. Offenbar waren solche Wagen

vor der Gründung der DR zeitweise bei der RD Erfurt im Einsatz gewesen. Jedenfalls begegneten mir 1960 in Meiningen einige Exemplare, jedoch keine der gewünschten Bauart BC 4i pr 23.

Heute weiß ich, daß die Wahl des BC-Wagens für das Zugbild nicht ganz richtig war, aber die C-Wagen mit nur 13 m Länge waren mir einfach zu kurz. Der BC-Wagen war immerhin 1,4 m länger. Hoffen wir, daß der jetzige Hersteller des Wagens, die Firma Sach-

senmodelle, das Sortiment mit einem passenden C-Wagen vervollständigt.

Für die Fertigung konnten wir eine Werkstatt in Dresden gewinnen, die auch früher schon Werkzeuge für Modellbahnwagen gebaut hatte. Alle, die mit der Verwirklichung des „Langenschwalbachers“ befaßt waren, erfüllten den Auftrag vorbildlich.

Ein langer Entwicklungsprozeß

Obwohl die Entscheidung, den BC 4i pr 23 zu fertigen, schon 1961 fiel, konnte mit den Zeichnungen erst 1964 begonnen werden und die Messevorstellung zum Frühjahr 1967 in Leipzig erfolgen. Ich schreibe dies so ausführlich, damit der Leser sich ein Bild machen kann, welche Geduld man brauchte, um Angefangenes zu beenden. Meine nebenberufliche Arbeitskraft war ja auf die Abendstunden beschränkt, nachdem es in der Familie ruhig geworden war.

Ich wußte, daß meinem Langenschwalbacher zunächst einmal kein zweiter ähnlicher folgen würde; also dachte ich an Varianten, die ohne grundsätzliche Änderung der Werkzeuge zu realisieren wären. So wurde schon bei der Konstruktion Vorsorge getroffen, den Wagen entweder mit zwei geschlossenen oder mit zwei offenen Bühnen liefern zu können. Das hat mir zwar viel Kritik eingetragen, aber auch dazu geführt, daß ein Zug aus diesen Wagen nicht allzu eintönig aussah.

Konzentration in der DDR-Modellbahnindustrie

Eine wichtige politisch-ökonomische Entscheidung des Jahres 1961 muß erwähnt werden: Im Zuge der weiteren Konzentration und der zentralen Lenkung wurden in

allen Industriezweigen der DDR sogenannte *Erzeugnisgruppen* gebildet. Diese Gremien hatten die Aufgabe, die Produktentwicklung abzustimmen. In der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahn hatte das die Konsequenz, daß Schicht mit der Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von vierachsigen Reisezugwagen betraut wurde. Das war für den nun etwa 35 Beschäftigte zählenden Betrieb eine überschaubare Aufgabe. Dennoch konnte sie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht gelöst werden. So ist eine ganze Serie Schnellzugwagen älterer Bauart der Ungarischen Staatsbahn nie verwirklicht worden.

Durch die Einführung der sogenannten *Industriepreisreform* Mitte der sechziger Jahre wurden die Kosten für die Werkzeuge so hoch, daß der bis zur Verstaatlichung 1972 voll in Privatbesitz befindliche Betrieb nicht mehr das Geld hatte, neue Fahrzeuge zu finanzieren.

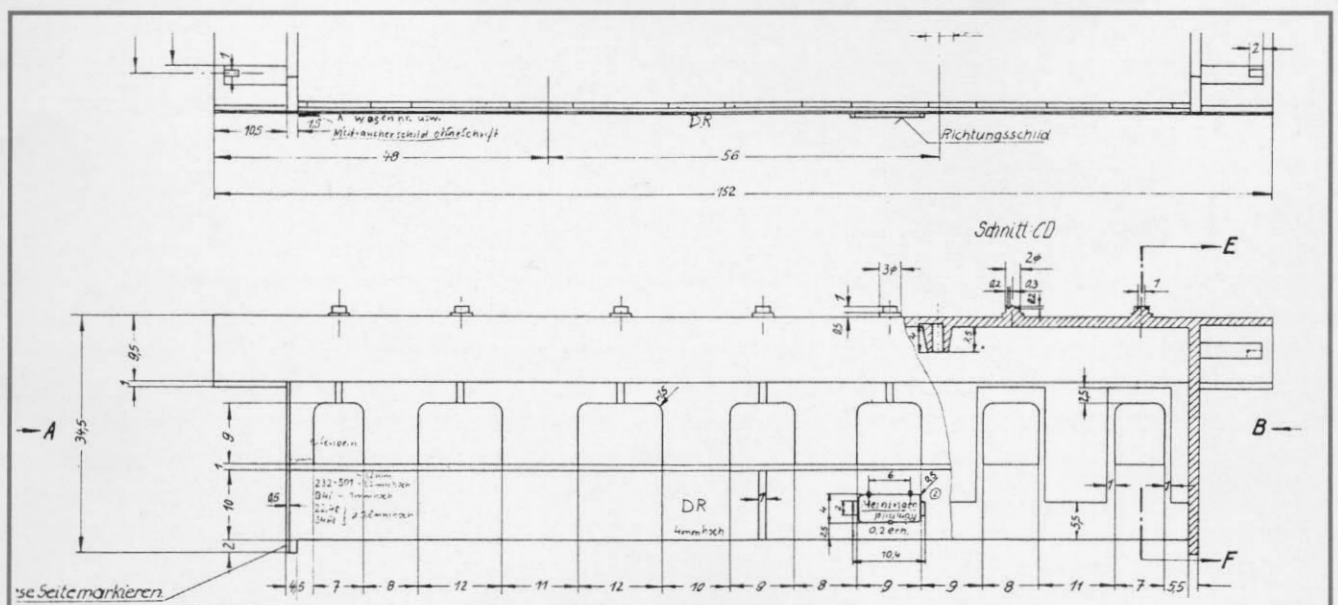
Aus Schicht wurde nach der Verstaatlichung 1972 bis 1980 der wirtschaftlich selbständige Betrieb *VEB Modellbahnwagen Dresden*. Zu diesem Zeitpunkt kamen auch die anderen modellbahnherstellenden Betriebe im Bezirk Dresden, wie die ehemaligen Firmen Hruska in Glashütte, Störz & Co. in Oybin, Petrich in Dresden, als Betriebsteile zum in der Zwischenzeit als Spielwarenbetrieb ausgebauten *VEB Prefo*, Dresden.

Immerhin erlebte mein Langenschwalbacher im Jahr 1985, also schon vor der Wende, seine Aufwertung. Damals hat er zwar noch keine Kurzkupplungseinrichtung erhalten, aber, den Umständen entsprechend sorgfältig bedruckt, erschien er als *Frankfurt 31019* in der Ausführung der Reichsbahngesellschaft, Epoche 2.

Karlheinz Brust

Mit diesem Artikel möchte Karlheinz Brust auch seiner 1981 verstorbenen Frau gedenken, die die Entwicklung seiner Arbeit verständnisvoll begleitet hat.

Konstruktionsskizze des Langenschwalbachers von Karlheinz Brust: Kein CAD, nicht einmal eine Zeichenmaschine war nötig, um eine für die Produktion verwertbare Handskizze herzustellen. Glückliche Zeiten, als die Werkzeugmacher noch Modellbahner waren und die Intentionen des Konstrukteurs auf Anhieb verstanden.





Beim Bau von Nebenstrecken setzte man in Sachsen ganz besonders auf die Schmalspurbahn. So entstand von 1881 an ein ausgedehntes Netz verschiedener Bahnlinien mit 750 mm Spurweite. Sie bot viele Vorteile in schwierig zu erschließenden Gebieten mit geringerem Verkehrsaufkommen, wie etwa den engen Tälern des Erzgebirges. Auf den kurvenreichen Strecken bewährten sich die bekannten Meyer-Loks der sächsischen Baureihe IV K, die hier oft bis zuletzt im Einsatz waren. Die Bilder auf diesen Seiten stammen von dem Plauener Fotografen Lothar Barche. Für ihn gehörten diese Bahnen zum Alltag, und so hatte er oft Gelegenheit, den Betrieb zu beobachten.

DAMPF UND SCHNEE UND SCHMALE SPUR

Auf vielen Schmalspurstrecken war der Transport von normalspurigen Güterwagen auf Rollwagen unverzichtbar. Hier die 99 1790 mit einem Güterzug auf dem Weg in Richtung Kipsdorf.



Die Schmalspurstrecke von Freital-Hainsberg bei Dresden nach Kurort Kipsdorf mit 750 mm Spurweite wurde 1883 in Betrieb genommen.

Im Rabenauer Grund hat die Rote Weißeritz ein enges, tiefeingeschnittenes Tal geschaffen, dessen steile Felswände oft nur wenig Platz für die Bahn lassen. Die 91 771 passiert mit ihrem Personenzug gerade die erste Einfahrtsweiche des Bahnhofs Rabenau.

Bei der 99 606 handelt es sich um eine Drehgestell-Lok der Bauart Meyer mit der alten sächsischen Bezeichnung IV K.

Sie fährt gerade in den Bahnhof Kipsdorf ein.

Lokparade im Bahnhof Dippoldiswalde. Die beiden Loks 99 771 und 99 776 sind Neubauten der DR; sie entstanden in Anlehnung an die bewährten Einheitslokomotiven der Baureihe 99³⁻⁷⁶, die hier von der 99 747 vertreten wird.





Zugkreuzung im Bahnhof Dippoldiswalde. Die 99 780 wartet mit ihrem GmP auf die Weiterfahrt in Richtung Kipsdorf, aufgenommen im Februar 1988.



Dampf und Schneegestöber. 99 771 und 99 606 stehen in Dippoldiswalde zu ihrem nächsten Einsatz bereit. Die alte Meyer-Lok wirkt neben dem Reichsbahn-Neubau geradezu schwächling.

Auf der Steilrampe von Eibenstock unterer Bahnhof nach Eibenstock oberer Bahnhof waren die letzten Loks der ehemaligen sächsischen Gattung XI HT eingesetzt. Unter ihnen befand sich auch die 94 2136, die hier mit einem preußischen Güterzugpackwagen im normalspurigen Teil des Bahnhofs Schönheide-Süd zu sehen ist. Hier kreuzte die Schmalspurstrecke Wilkau-Haßlau—Carlsfeld die Bahnlinie Adorf (Vogtland)—Aue.





Vor dem Lokschuppen im Bahnhof Schönheide-Mitte wird die 99 534 für ihren Einsatz bereitgemacht. Sie gehört noch zur ersten Lieferserie von Hartmann aus dem Jahr 1898. Dahinter auf den beiden Schuppengleisen stehen 99 601 und 99 594. Sie gehören zur vierten und letzten Lieferserie der sächsischen IV K, die ab 1912 beschafft wurde. Äußerlich unterscheiden sie sich von der ersten vor allem durch die größeren Niederdruckzylinder.

Die 99 601 am Wasserkran im Bahnhof Schönheide-Süd. Das auf den ersten Blick etwas eigenartig wirkende Triebwerk mit den kleinen Hochdruck- und den großen Niederdruckzylindern ist hier gut zu erkennen. Eine weitere Besonderheit vieler sächsischer Schmalspurloks sind die fest angebauten Schneepflüge.



99 590 vor einem Güterzug bei der Einfahrt in den Bahnhof Schönheide-Mitte. Geschweißte Wasserkästen und der flache Dampfdom mit den Ackermann-Sicherheitsventilen zeigen, daß die Lok mit einem Neubaukessel ausgestattet worden ist.





Auf den ersten Blick scheint hier die Eisenbahn-Welt noch in Ordnung zu sein: Ein GmP überquert das Muldental auf seiner Fahrt nach Schönheide. Doch seine Tage sind gezählt, da die älteste Schmalspurstrecke in Sachsen von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld schon bald schrittweise stillgelegt werden sollte.



Der Betrieb mit Rollwagen bildete das Rückgrat des Güterverkehrs auf den meisten Schmalspurstrecken: Ein Güterzug kurz vor seiner Einfahrt in den Bahnhof Schönheide. Die beiden Aufnahmen entstanden im Juni 1969.

1970 wurden auch bei der Deutschen Reichsbahn neue Computernummern eingeführt. Dabei erhielten die noch im Betrieb stehenden Loks der Bauart IV K eine 1 vor der alten Ordnungszahl. Aus der 99561 wurde so die 99 1561-2. Um die Sache vollends zu verwirren, erhielten die letzten Loks ab dem 1. Januar 1992 die Baureihenbezeichnung 099 und dazu völlig neue Ordnungsnummern, aus denen die Herkunft nicht mehr erkennbar war. Die 99 1561 wurde bei dieser Aktion zur 099 703-1.



Am 2. Juni 1973 wurde dann das Streckenteilstück zwischen Wilkau und Kirchberg stillgelegt. Für ihre letzte Fahrt wurde die Lok 99561 festlich geschmückt und steht an der Bekohlungsanlage im Bahnhof Wilkau-Haßlau bereit.



GÜTZOLD: AM ANFANG WAR EINE KOLBENGIESSEREI

Johannes Gützold hat 1946 nicht gleich mit der Modellbahn angefangen. Auf dem großväterlichen Grundstück in Zwickau gründete er eine Kolbengießerei. Aber schon 1950 setzte er das Know-how dieses Fertigungszweiges beim Weihnachtsgeschenk für seine Söhne ein. Wo andere Selbstbauer schneiden und löten, goß er eine Spielzeuglokomotive, das Gehäuse aus Aluminium, das Fahrwerk aus Zink.

Gefahren wurde auf Mittelleitersgleis mit Wechselstrom. Die Baugröße war H0. Dieses Pilotprojekt gelang so gut, daß sich Gützold nun der Fabrikation von Modellbahnen zuwandte. Noch 1950 wuchs die Belegschaft auf 10 Mitarbeiter. Zwischen 1951 und 1961 waren die Randbedingungen für Familienbetriebe in der DDR noch so günstig, daß die Fabrikationsräume mehrmals erweitert werden konnten und die Firma schließlich 100 Mitarbeiter hatte.

1968 schied der Firmengründer aus und übertrug die Leitung seinem Sohn Bernd. 1972 wurde der Betrieb verstaatlicht. Er hieß nun „VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau“. Weitere Konzentration führte 1974 dazu, daß Bernd Gützold aus

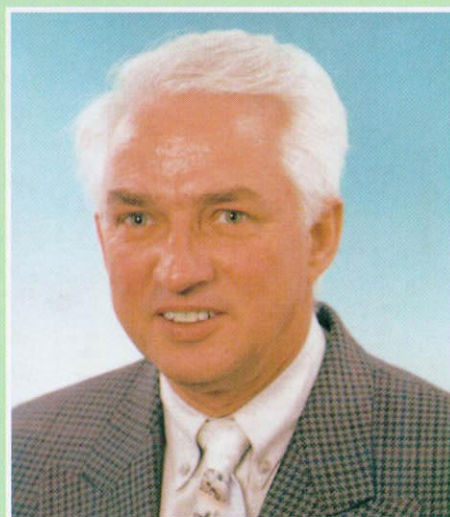
der Firma ausschied. Ein „geeigneter politischer Führungskader“ übernahm nun an seiner Stelle die Leitung. Seit 1982 war der Zwickauer Modellbahn-VEB Teil des Annaberger VEB Plasticart. Im nicht-sozialistischen Ausland wurden die Erzeugnisse von Piko vertrieben. 1990 konnte Bernd Gützold seinen reprivatisierten Betrieb wieder selbst übernehmen.

Gützold ist bekannt wegen seiner Triebfahrzeugmodelle. So kam 1965 der auch im Westen begehrte SVT „Vindobona“ heraus. Zu nennen wären u.a. noch die BR 86, die BR 52 Kondens und schließlich die schmucke sächsische Tenderlok der Reihe IVT (BR 71.3). Mit diesem 1991 erschienen Modell gelang Gützold endgültig der Anschluß an „westliche“ Standards. Mittlerweile ist auch auf vielen Anlagen im Westen die Gützold-119 (219) zu sehen, ein echtes Zugpferd, sogar mit Digitalschnittstelle. Auch 1995 wird das Programm weiter ausgebaut.

Bertold Langer

Bernd Gützold, geschäftsführender Gesellschafter der Gützold KG

1992 erschien die Steifrahmentender-52 von Gützold.



Gützold

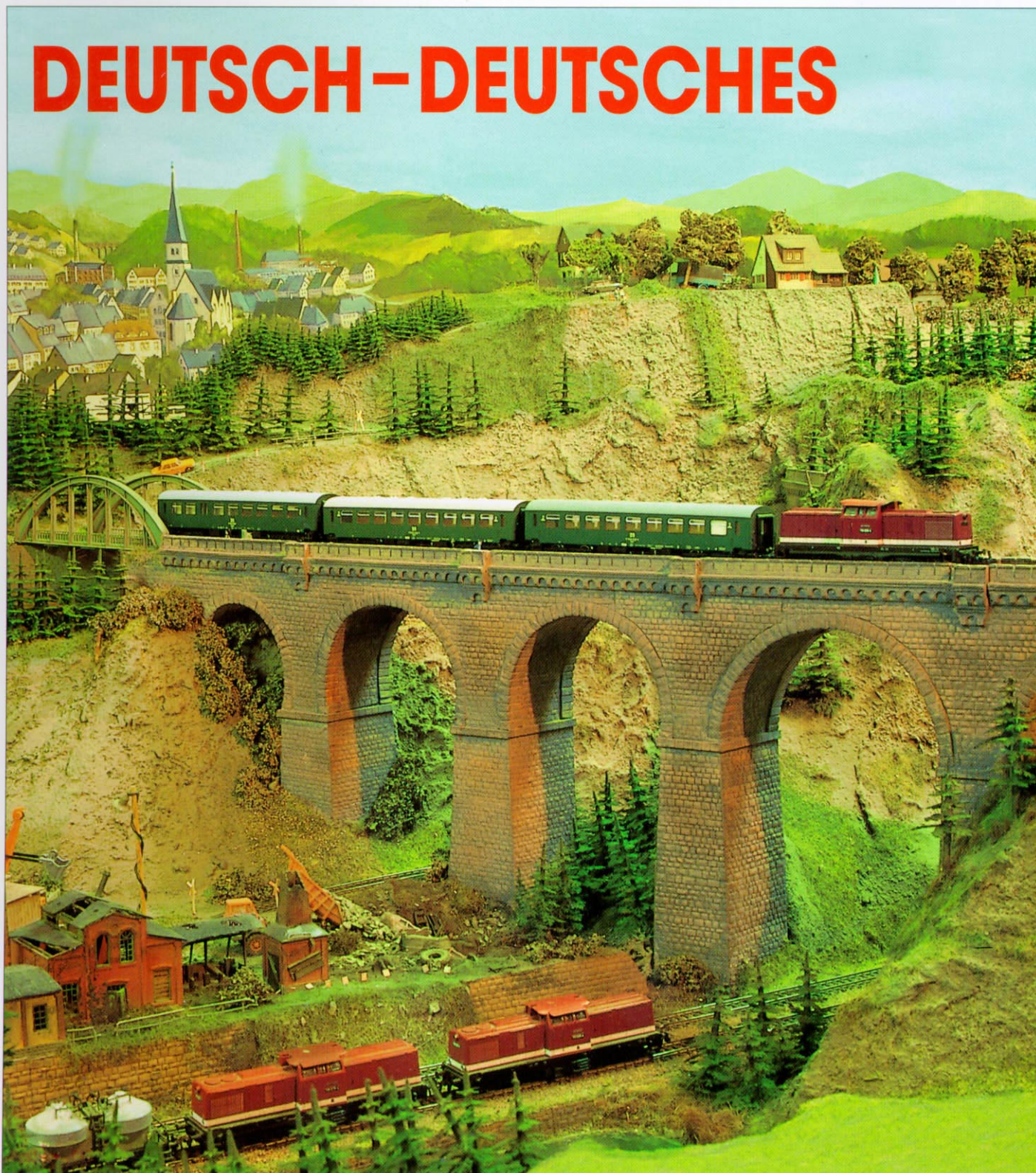


Gützold

SPEZIAL

MIBA

DEUTSCH-DEUTSCHES



ELBSANDSTEIN IN GELENAU ● SIGNALE OST UND WEST ● MARKERSBACH:
VORBILD + MODELL ● MODELLBAHN-GESCHICHTE ● DAMPF-PARADIES