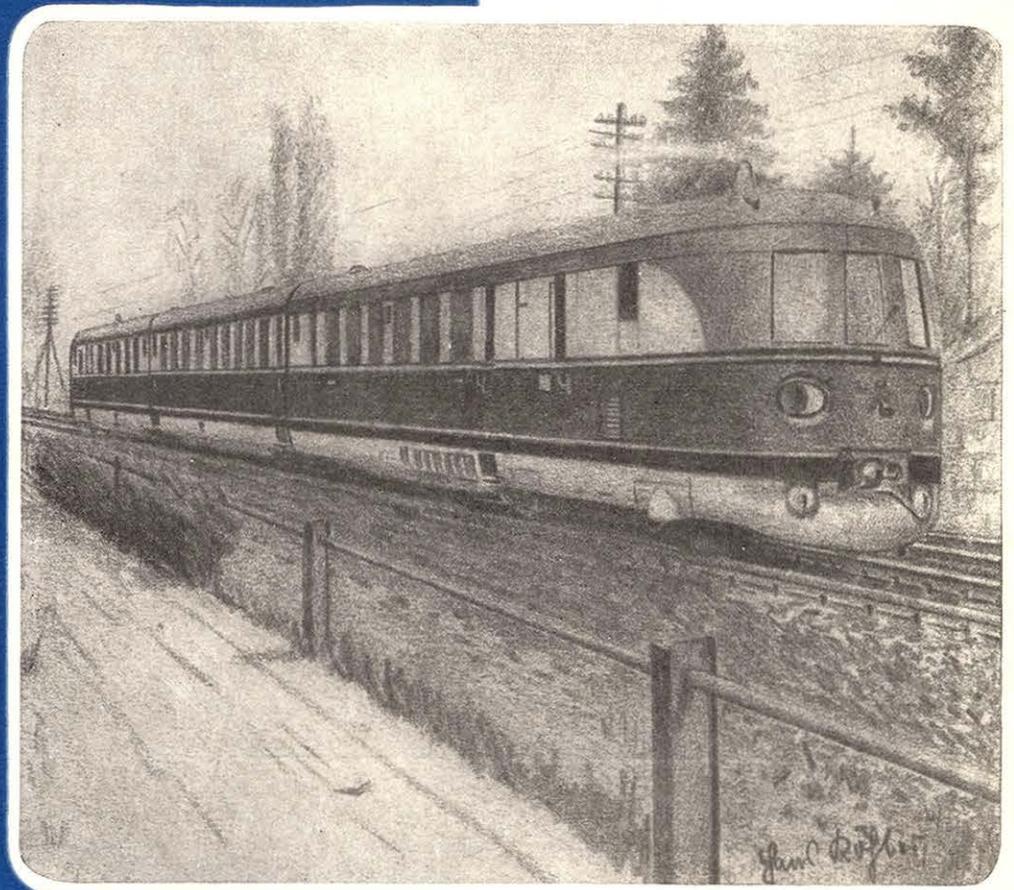


1. JAHRGANG / NR. **2**  
LEIPZIG / OKT. 1952

# DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



FACHBUCHVERLAG GMBH LEIPZIG

# INHALTSVERZEICHNIS

Titelbild: Dieselhydraulischer Schnelltriebwagen B-2-2-B

---

<i>Ing. Kurt Friedel</i>	Seite
Internationale Messe Leipzig 1952 . . . . .	1
Der Modelleisenbahner auf der Leipziger Messe 1952 . . . . .	3
<i>Günther Lotze</i>	
Die Leipziger Pioniereisenbahn und ihre Arbeitsgemeinschaften „Junge Eisenbahner“ . . . . .	6
<i>Hans Köhler</i>	
Wissenswertes von unserer Reichsbahn — Sicherungsanlagen . . . . .	10
<i>Dipl.-Ing. Harald Kurz</i>	
Der Stand der Normung im Modellbahnwesen in der Deutschen Demokratischen Republik . . . . .	14
<i>Ing. Wilhelm Dräger</i>	
Unser Bauplan — Dieselhydraulischer Schnelltriebwagen B-2-2-B . . . . .	16
<i>Hans Köhler</i>	
Für unser Lokarchiv — Baureihe 78. . . . .	21
<i>Dr. Lothar Schroedel</i>	
Die Geschichte der Eisenbahn . . . . .	22
<i>Ing. Wilhelm Dräger</i>	
Praktisches Arbeiten — Der Umgang mit der Laubsäge . . . . .	25
Aus der Physik . . . . .	28
Mitteilungen der Hauptkommission Modellbahnen . . . . .	30
Mitteilungen der Kammer der Technik . . . . .	31
Buchbesprechungen . . . . .	31
Fachwörterverzeichnis . . . . .	32

---

**Redaktion:** Ing. Kurt Friedel (Chefredakteur), Heinz Lenius, Leipzig C 1, Haiustr. 18, Fernruf: 64516, Fernschreiber: 5538 und 5560. — **Verlag:** Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31, Karl-Heine-Straße 16, Fernruf: 41743. — Postscheckkonto: Leipzig 13732. Bankkonto: Deutsche Notenbank Leipzig 1879, Kenn-Nr. 21355 — Erscheint monatlich einmal. — Bezugspreis: Einzelheft DM 1.—. In Postzeitungsliste eingetragen. — Bestellung über die Postämter, den Buchhandel oder beim Verlag. — **Anzeigenannahme:** DEWAG Deutsche Werbe- und Anzeigengesellschaft mbH, Leipzig C 1, Markgrafenstraße 2, Fernruf 34181, Telegrammanschrift: Dewagwerbung Leipzig. [Postscheckkonto: Leipzig 122747. **Druck:** Tribüne Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH Berlin, Druckerei II Naumburg/S. IV/26/14. — Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 1134 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. — Nachdrucke, Vervielfältigungen, Verbreitungen und Übersetzungen des Inhalts dieser Zeitschrift in alle Sprachen — auch auszugsweise mit Quellenangabe — bedürfen einer schriftlichen Genehmigung des Verlages. **Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Filiale Leipzig, Leipzig C 1, Markgrafenstr. 2. Fernruf: 20083.

## Internationale Messe Leipzig 1952

Ing. Kurt Friedel

Die große internationale Messe in Leipzig war ein harmonischer Ausdruck gemeinsamer Aufbauarbeit der friedliebenden Nationen. Der echte nationale Ausdruck der arteigenen Produktion der Länder wurde unterstrichen durch die neue Produktion für die steigende Industrialisierung und ergab zusammen das Kraftbekenntnis der Völker für ihren Weg in eine lichte Zukunft. In diesem Bündnis sind wir stolz auf unsere Leistungen. Nirgends kamen diese besser zum Ausdruck als in unserer neuen Maschinenbauhalle. Die erste Leistungsschau im Aufbau des Sozialismus brachte hier besonders den revolutionären Umschwung der Einstellung des Menschen zur Maschine zum Ausdruck. Ein ruhiges, schönes Grün verdrängte das öde und monotone Grau; nicht mehr der Ausdruck dieser eintönigen Farbe angeblicher Zweckmäßigkeit, in Wirklichkeit Fronfarbe einer versinkenden grauen Epoche. Selbst der Kranhaken in dieser Halle hat sich durch die lichte, gelbe Farbe mit seinen drei Warnpunkten auf den Schutz des Menschen umgestellt, des Menschen, der früher im Selbstschutz dauernd vor dem verweisenden Grau auf der Hut sein mußte. Mensch und Maschine — siegende Einheit! Welche

Freundschaft, gewachsen in den wenigen Jahren der ersten deutschen Besinnung. Der überzeugende Ausdruck unserer Messe bewies zugleich die Kraft der Entwicklung des stürmischen Aufbaues unserer Industrie konzentriert in den Händen des Volkes.

Wie kam der internationale Charakter dieser Messe besonders zum Ausdruck? Jeder Messebesucher sprach von den Ausstellungen der Sowjetunion, der Volksrepublik China und der Volksdemokratien. Es war der einheitliche Ausdruck des friedlichen Aufbaues der Völker im Ringen um ein schöneres und besseres Leben. Der sachliche und objektive Beschauer stand in der Anerkennung der Leistungen im Vordergrund. Nicht die konkurrierende Meinung einer chauvinistischen, dunklen deutschen Vergangenheit war vorhanden, sondern der Wille zum Wettbewerb in der Leistung unserer Arbeit ward zum Grundgedanken einer Zusammenarbeit mit den Völkern. Die Überzeugung von der gegenseitigen Unterstützung im friedlichen Handel hat sich durchgesetzt, die Achtung vor den Leistungen der Arbeit anderer Völker ward zum Ausgangspunkt des Betrachters.

Der ruhige und souveräne Eindruck der großen, repräsentativen Schau der Sowjetunion übertrug sich auf die Menschen als überzeugende Kraft in der Führung des Weltfriedenslagers. Maschinen der Zweckmäßigkeit und konstruktiven Beherrschung wirkten und bewiesen den Weg zum Sozialismus, wiesen den weiteren Aufstieg zum Kommunismus.

Auch westdeutsche Firmen und Aussteller aus den Ländern England, Holland, Frankreich, Schweiz, Dänemark, Österreich u. a. zeigten ihre Produkte der Leicht- und Konsumgüterindustrie und fanden reges Interesse.

Unsere besondere Aufmerksamkeit als Modelleisenbahner galt natürlich dem Eisenbahntransportwesen, vor allem den Neukonstruktionen und Entwicklungsarbeiten auf diesem Gebiet. Wir konnten wertvolle

Verbindungen mit dem Ausland anknüpfen und fanden vielseitiges Interesse an unserer Modellbahner-Zeitschrift.

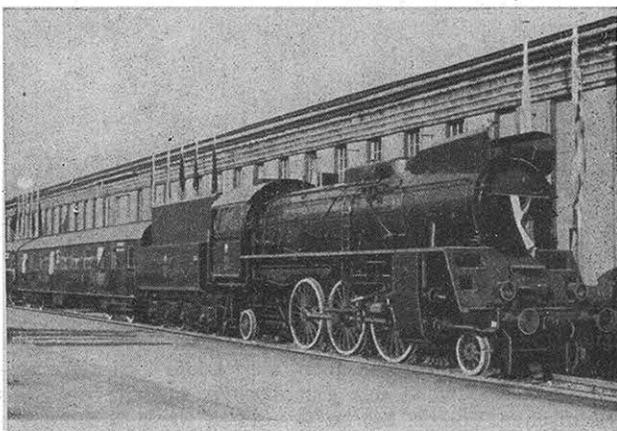


Abb. 1. Polnischer D-Zug auf der Leipziger Messe 1952

Die Freunde aus der Volksrepublik Ungarn zeigten uns unter den ausgestellten Modellen einen vierteiligen Dieseltriebwagen des Werkes „Ganz“, Budapest. Dieser formschöne und modern eingerichtete Zug ist je Triebwagen mit einem dreiachsigen Triebdrehgestell und einem zweiachsigen Laufdrehgestell ausgerüstet, um einen guten Ausgleich der Achsdrücke zu fördern. Die Wagen sind mit zweiachsigen Drehgestellen ausgerüstet. Für die Bequemlichkeit der Fahrgäste ist im höchsten Maße gesorgt. Die weiträumigen Wagen ohne trennende

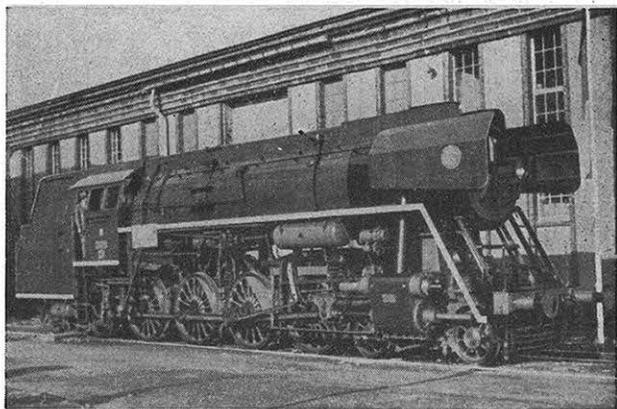


Abb. 2. 3-Zylinder-Heißdampf-Schnellzuglok der CSR mit automatischer Bekohlungsanlage

Zwischenwände sind mit ledergepolsterten, gefederten Sitzen ausgestattet. Die Rücklehnen können entsprechend der Fahrtrichtung oder auf Wunsch der Fahrgäste derart eingestellt werden, daß Logen entstehen, in die zusammenfaltbare Tische zum Speisen oder für sonstige Zwecke gestellt werden können. Eine elegante Bar rundet den Ausdruck höchster Bequemlichkeit

dieses Zuges ab. Wir werden in absehbarer Zeit im Einverständnis mit unseren ungarischen Freunden diesen Triebwagenzug als Bauplan veröffentlichen. Außerdem zeigte die „Mavag Lokomotiven- und Maschinenfabrik“ das Modell einer Bo'Bo'-Einheitslokomotive mit 5 Triebmotoren von je 640 PS, Baujahr 1950.

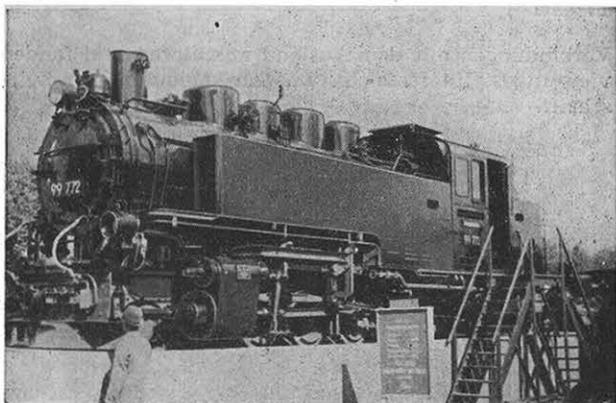


Abb. 3. Tenderlok Baureihe 99 (1'E1') der LÖW

Die Volksrepublik Polen stellte eine 1'C1'-D-Zuglok mit zwei Durchgangswagen aus. Diese erstmalig gezeigte Lok beweist den stürmischen Aufbauwillen des polnischen Volkes. Sie ist besonders für den schnellen Ausbau des polnischen Verkehrsnetzes gedacht. Die Tschechoslowakische Volksrepublik zeigte eine 2'D2'3-Zylinder-Heißdampfschnellzuglokomotive der Baureihe 476.1 ČSD. An dieser Lok fiel auf, daß sie mit einer automatischen Bekohlungsanlage ausgerüstet ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die Produktion der DDR zeigte aus unseren volkseigenen Werken der LÖW eine Reihe interessanter Neukonstruktionen. Im Vordergrund stand eine ausgezeichnete Leistung unserer Konstrukteure im Drehgestellbau. Nach jahrzehntelangen Versuchen ist es gelungen, ein einfaches Umspurdrehgestell zu entwickeln, das wir zunächst im Modell sahen. Diese Neukonstruktion hat besonders großen Wert für den Güter-

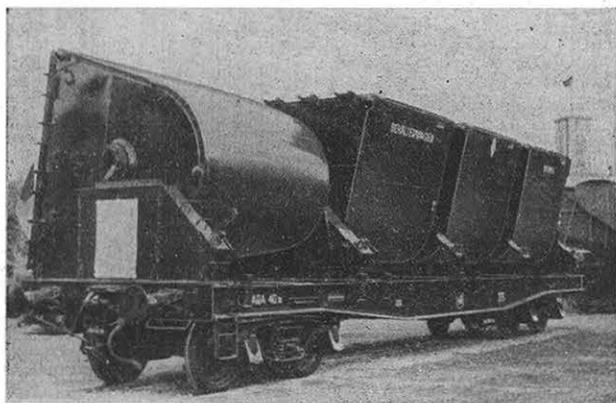


Abb. 4. Neukonstruktion eines Kipp-Behälterwagens mit auswechselbaren Kübeln der LÖW

umschlag mit der befreundeten Sowjetunion, der durch die großen Handelsverträge von Jahr zu Jahr steigt. Im Gegensatz zu den bekannten Drehgestellen bilden die Räder mit der Achse keine Einheit, sondern diese ist als Vierkantachse ausgebildet und sitzt fest auf dem Drehgestellrahmen. Die Räder laufen seitlich verschiebbar auf Wälzlager. Durch ein Gestänge im In-

neren der Vierkantachse werden die Räder im Abstand gehalten. Vermittels einer zusätzlichen Gleitschiene auf der Umspurstrecke, die etwa 10—20 m lang ist, wird über einen Hebel und Zahnbogen das Gestänge betätigt. Die Bremsbacken werden ebenfalls in sinnvoller Weise über diese Umspursteueringstellung verstellbar. Wir können also ohne Umladen in eine Breitspur einlaufen oder umgekehrt in die Normalspur. Wegen des großen Interesses für diese Erfindung werden wir unsere LÖW bitten, eine eingehende Darstellung durch einen der Erfinder zu bringen.

Mit besonderer Freude sahen wir das Modell einer neuen Mehrzwecklok der Baureihe 25. Weitere Einzelheiten werden wir demnächst im Einvernehmen mit der VVB LÖW veröffentlichen. Zunächst werden die ersten Probefahrten unternommen; wir wünschen unseren Arbeitern und Konstrukteuren der LÖW viel Erfolg.

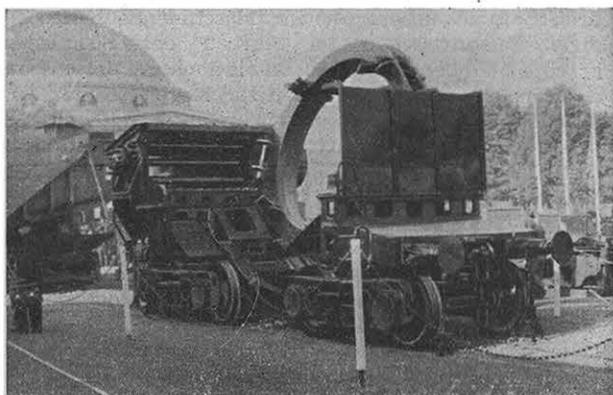


Abb. 5. Schlackentransportwagen für unsere Hüttenwerke

Das Modell einer Lok mit Zwangsumlaufkessel, Bauart La Mont, mit einem Betriebsdruck von 42 atü und Braunkohlenstaubeuerung erregte allseitiges Interesse. Diese Lok fährt gegenwärtig bei der Deutschen Reichsbahn als Güterzuglok zur Probe. Sie entsteht durch Umbau aus einer Lok der Baureihe 45 1'E1'. Wir sahen außerdem eine neue Lok der Baureihe 99. Es ist bekannt, daß die Baureihe 99 keinen besonderen Typ darstellt, sondern die Schmalspurlok (Spurweite 750 mm) umfaßt. Die Ausführung der Lokomotiven wird bestimmt durch ihren Verwendungszweck, den der Besteller angibt. Bei der ausgestellten Maschine handelt es sich um eine Lieferung für das Erzgebirge; die Lok war deshalb mit der Achsenanordnung 1'E1' konstruiert, deren mittleres Treibrad keinen Spurring trägt. Eine verbesserte Konstruktion der Scharfenberg-Kupplung war zu sehen. Sie wird einmal ein bedeutender Faktor im Unfallschutz, der Betriebssicherheit und der Zeitersparnis werden. Auf dem Waggongebiet brachte die LÖW als Neuentwicklung einen Selbstentladebehälterwagen. Es befinden sich auf diesem Wagen vier Kübel, die als Kipper ausgebildet und auswechselbar sind. Für unsere Bergwerke baut die LÖW einen druckluftbetätigten Einseiten-Kipper von 80 t Tragfähigkeit mit einem Eigengewicht von nur 34 t. Außerdem sahen wir für den Bergbau einen Großraumwagen, dessen Schüttöffnungen beheizt werden können, um bei Kälte das Gefrieren und dadurch schwierige Entladen der feuchten Braunkohle zu vermeiden. Für unsere neuen Hüttenwerke imponierte ein schwerer Schlackentransportwagen neuer Konstruktion. Mit Begeisterung besuchten wir einen Ausstellungswagen, den die Lehrlinge der LÖW-Freital gebaut haben. In ihm zeigten die jungen Freunde die einzelnen Ausbildungsabschnitte ihrer

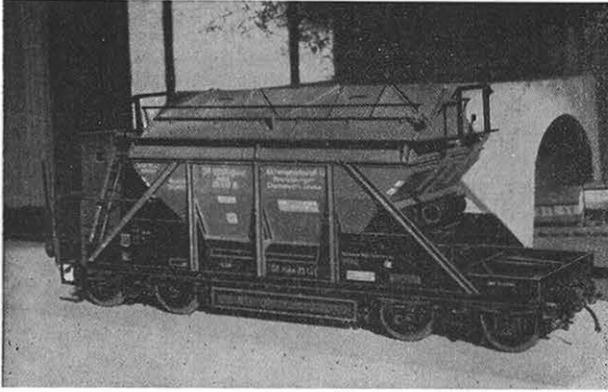


Abb. 6. Modell eines KKT-Wagens, 60 t, Maßstab 1:10, gebaut vom Modellbahnzirkel des Klubs „Junger Techniker“ im VEB Waggonbau LOWA, Gotha

Lehrzeit. Wir freuen uns, daß sie in einer der nächsten Hefte unserer Modellbahnzeitschrift einen Bericht über den Bau des ausgestellten Wagens veröffentlichen werden. Ein Zug mit vier der schönen und zweckmäßigen Doppelstockwagen bildete den Anziehungspunkt für viele Messebesucher. Nicht unerwähnt soll ein bedeutender Fortschritt im Straßenbahnwesen bleiben. Ein neuer Zug war ausgestellt, ähnlich der bisherigen der LOWA, nur größer, mit vierachsigen Wagen, deren Räder voll gummibereift uns für die Zukunft ein sanftes Fahren im Straßenverkehr versprechen. In unserer Hauptstadt Berlin werden demnächst diese modernen Straßenbahnzüge in Betrieb genommen.

Weiter führte uns der Messerundgang zur Ausstellung von Unruh & Liebig. Hier bewunderten wir drei Eisenbahndrehkrane mit einer Tragfähigkeit von 10 t, 25 t und 50 t. Diese Neuentwicklungen schufen die Konstrukteure aus den reichen Erfahrungen im Bau von Kranausrüstungen, wobei eine weitere Entwicklung eines 100-t-Eisenbahndrehkranes im Modell besonderes Erstaunen hervorrief. Ein solcher Bauzug, wie er zum 100-t-Kran gehört, wäre eine der interessantesten Bereicherungen unserer Modellbahnanlagen. Hoffen wir, daß uns die Konstrukteure von Unruh & Liebig recht bald einen eingehenden Bericht zum Modellbau dieser schönen Krane zur Veröffentlichung zur Verfügung stellen.

Reichhaltig und lehrreich war die Ausstellung der Klubs junger Techniker. Eine Fülle von Modellen aus

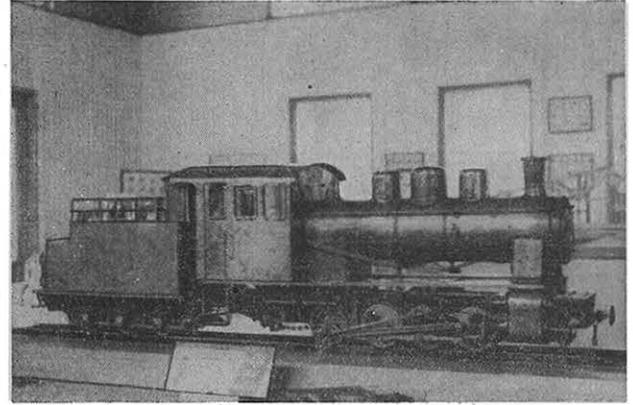


Abb. 7. Modell einer 250-PS-Schmalspurdampflok für Frischholzfeuerung

allen Gebieten der Technik war zu bewundern. Auf dem Gebiet des Eisenbahntransportwesens waren besonders instruktiv das Modell eines KKT 60-t-Wagons im Maßstab 1:10 und das Modell einer 250-PS-Schmalspur-Dampflok mit Tender für Frischholzfeuerung. Weitere Modelle, z. B. das eines Absetzers 808, eines Abraum-Großkippers und einer Abraumlok, veranschaulichten die Transporttechnik im Bergbau. In dieser Ausstellung zeugte ein schönes Modell einer bulgarischen D-Zug-Lok, Geschenk der bulgarischen Jugend zu den III. Weltfestspielen 1951, von dem Können unserer jungen Freunde aus der Volksrepublik Bulgarien.

Angeregt durch das reiche Erleben auf der diesjährigen Leipziger Messe werden viele unserer Modelleisenbahner neue Arbeit für die Winterabende finden. Wir werden gern auf besondere Wünsche in den nächsten Heften eingehen. Für Baupläne und Unterlagen über neue Modelle haben wir einige Konstrukteure als Mitarbeiter gewinnen können, die die Leistungen der schöpferischen Arbeit unserer Industrie vermitteln wollen. Für die Modellbahnindustrie wird es Aufgabe sein, in guten und preiswerten Modellen diese Erzeugnisse unserer neuen Produktion wiederzugeben. Pionier- und Arbeitsgruppen, Klubs junger Techniker und Modellbahner, steigern wir weiter unsere Leistungen, zeigen wir im Lernen und Meistern der Technik neue Erfolge bis zur nächsten internationalen Leipziger Messe! Auch wir geben dann als kleine Beispiele unseres friedlichen Schaffens einen Baustein für den Frieden der Welt.

## Der Modelleisenbahner auf der Leipziger Messe 1952

Die in der Zeit vom 7.—17. 9. 1952 stattgefundene Leipziger Messe bot für den Modelleisenbahner eine Fülle interessanter Neuheiten, Neukonstruktionen und Ideen. Für alle diejenigen unter uns, die keine Gelegenheit hatten, die stolze Leistungsschau unserer Spielzeugindustrie wie all der anderen Zweige der Technik selbst anzusehen, will ich einen Bericht über die wichtigsten Neuheiten geben, damit sich auch die Daheimgebliebenen an Hand der Beschreibung sowie des Bildmaterials eine Vorstellung vom Fortschritt dieses Industriezweiges in unserer Deutschen Demokratischen Republik machen können.

Wenden wir uns den einzelnen Angeboten des Eisenbahnmodellbaues und der Spielzeugindustrie zu, die wie jedes Jahr im Messehaus „Petershof“ in der Innenstadt ausgestellt hatte.

Allem voran interessierten die Konstruktionen der Piko-Bahnen. Die Sonneberger Spielzeugstadt hat uns

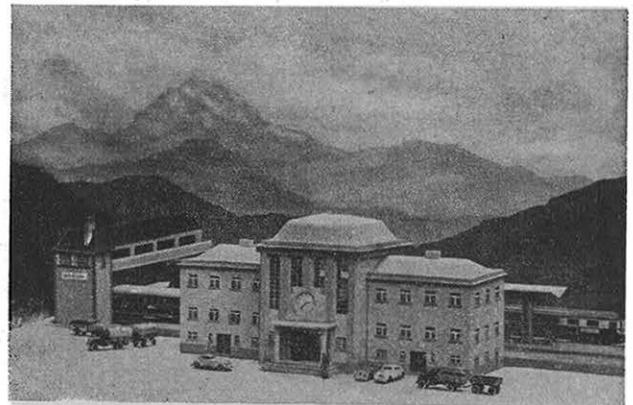


Abb. 1. Bahnhof und Stellwerk aus der Werkstatt Ing. Noch, Glauchau (Sachsen)

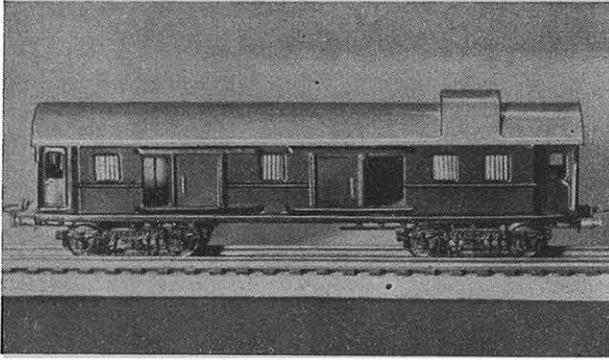


Abb. 2. D-Zugwagen in verkürzter Form (Wagenbaukasten der Fa. Ing. Noch)

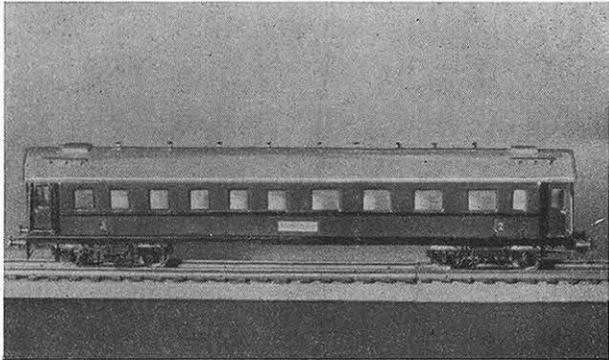


Abb. 3. D-Zugwagen, Normalbauweise (Wagenbaukasten der Fa. Ing. Noch)

hier eine Überraschung beschert, wie sie besser nicht gelingen konnte! Endlich und erstmalig ist es in der Deutschen Demokratischen Republik einem Werk gelungen, die Vorherrschaft der westdeutschen Modelleisenbahnindustrie zu brechen. Nicht allein die Schönheit der Modelle des VEB Elektroinstallation Sonneberg-Oberlind, sondern mehr noch die Kühnheit der Konstruktionen und die Preiswürdigkeit begeisterten die Beschauer.

Die Güterzuglokomotive der Reichsbahnreihe 55 wie auch die beiden Ellok der Baureihen 44 und 46 können jede Anlage eines Eisenbahnliebhabers wie auch die eines Anfängers mit einer erst einfachen Gestaltung bereichern. Alle drei Lok haben Achtrad-Antrieb, der bei den Ellok durch eine besonders interessante Konstruk-

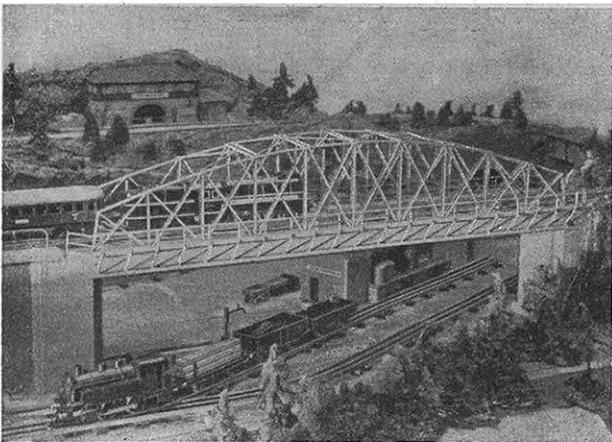


Abb. 4. Vollendete Brückenkonstruktion aus der Werkstatt Ing. Noch

tion erreicht wurde. Ohne Verwendung von Kardangelenken oder flexibler Wellen wird bei Beibehaltung der Eigenbeweglichkeit aller Achsen in den Kurven der Antrieb allein durch Zahnräder erreicht, deren Zähne einander auch bei Winkelstellung ihrer jeweiligen Ebenen noch ausreichende Angriffsflächen bieten.

Ein neuer, sicherer Umschaltmechanismus, der — wie es in der großen Wirklichkeit nicht anders denkbar ist — nur bei stehender Lok anspricht, ergänzt die Ausrüstung der Lokomotiven.

Das Gehäuse der Lokomotiven ist aus Preßmasse von ausreichender Festigkeit gefertigt, wie überhaupt dieses Material der große diesjährige Messeschlager auf dem Gebiet der Modelleisenbahnfabrikation ist.

Die Firma Herr, Berlin, stellt Lokomotivräder aus Polystyrol mit eisernem Laufkranz her, die absolut rund und voll isoliert sind. Ihr Preis liegt bedeutend günstiger als der der bisher gekannten Zinkspritzgüßräder mit Ringisolierung.

Die von dieser Firma im Laufe des Jahres entwickelten Drehgestellseitenteile aus dem gleichen Material erfreuen durch ihre gelungene Form und Modelltreue. Maßstäbliche Figuren und Oberleitungsmaste aus Kunstharz ergänzen das Angebot.

Die Firmen Rusto und Primus bringen zusätzlich zur Dreileiterschiene jetzt auch die Zweileiterschiene heraus. Dazu zeigte die Firma Rusto den Parallelbogen mit einem Kreisdurchmesser von 90 cm.

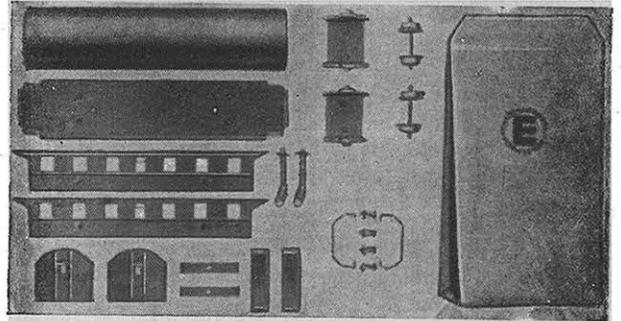


Abb. 5. Der Ci-Wagenbaukasten der Fa. Ehlke

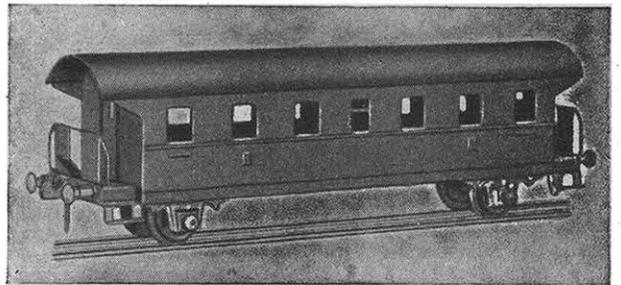


Abb. 6. Fertiger Wagen aus Teilen des Ci-Wagenbaukastens der Fa. Ehlke

Die bewährten Modellwagenbaukästen der Firma Ehlke sind durch D-Zugwagen-Baukästen der Firma Ing. Noch ergänzt, deren Modelltreue hervorragend ist, wobei die Wagen in der Ausführung den der fertigen Märklinmodelle ähneln, ohne jedoch kopiert worden zu sein. Es ist schade, daß die Liefermöglichkeiten jedoch noch begrenzt sind.

Bei diesen Modellen zeigt sich ein grundlegender Unterschied zu den Erzeugnissen des Westens, wo es in jedem Falle auf die Gewinnerzielung ankommt und wo deshalb die Wünsche der Verbraucher nur immer dann berücksichtigt werden, wenn der Profit nicht geschmälert wird. Es war ein alter Grundsatz zahlreicher

Hersteller, ihre Modelle nicht mit Normteilen und unter Beachtung der Möglichkeit des leichten Auswechsels zu konstruieren, da an den Reparaturen erheblich verdient werden konnte. Der bei uns beschrittene Weg ist gerade entgegengesetzt. Wer z. B. die Piko-Modelle daraufhin betrachtet hat, dem ist aufgefallen, daß hier das Auswechseln der Achsen mit den aufgepaßten Zahnrädern von jedem aufgeweckten Jungen selbst vorgenommen werden kann. Nach Lösung weniger Schrauben fallen die Achsen von selbst aus ihren Lagern und sind ebenso leicht auch wieder einzusetzen. Diesem Bedürfnis kommen auch die genannten Wagenbaukästen entgegen.

Die Bahnen der Firmen Zeucke, Berlin, und Liebmann, Stadtilm, in der Spurweite 0 verdienen ebenfalls lobende Erwähnung. Beide Firmen arbeiten mit Aus-

tauschmaterial, um Blech und Buntmetall größtmöglich einzusparen. Während die Firma Zeucke Kunstharz einsetzt, bevorzugt die Fa. Liebmann die Dural-Leichtbauweise. Die Bahnen der erstgenannten Firma sind deshalb besonders interessant, weil hier erstmalig der Versuch gemacht wurde, auch bei Modellen für größere Spurweiten möglichst von der Metallverwendung abzugehen. Die aus Kunstharzschnitzelmasse von großer Festigkeit gepreßten Lok- und D-Zugwagen-Chassis enthalten nur noch Eisen für die Achsen. Sogar die Eisenballaste sind bei der einfachen B-gekuppelten Dampflok weggefallen, weil die Laufkränze dieser Lok mit Gummilauflächen belegt

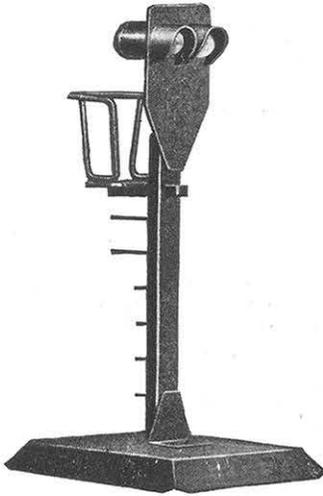


Abb. 7. S-Bahn-Lichtsignal (Fa. Herr, Berlin)

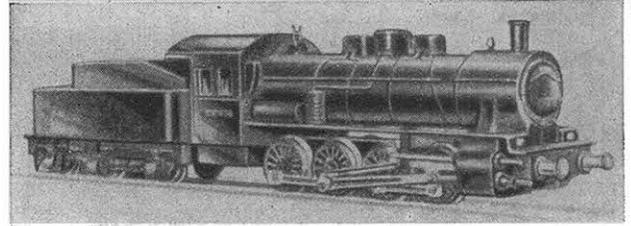


Abb. 10. Dampflok Baureihe 55, Länge mit Tender 220 mm, Fernsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt (VEB Elektroinstallation Sonneberg-Oberlind VVB IKA)

wurden, die nach Abnutzung ausgewechselt werden können. Sie verleihen der Lok mit angehängter Last eine Steigfähigkeit von 1 : 5. Was bei dem leichten Gewicht der Lok besonders verblüfft, ist die Tatsache, daß die Räder nicht rutschen.

Liebmann-Bahnen gefallen durch ihre stabile Ausführung, wobei namentlich die Schienen für einen robusten Betrieb geeignet sind, da auch ein Tritt auf das Gleis — wie es in engen Räumen nicht immer vermeidbar ist — keine Deformierungen ergibt. Die Modelltreue ist gerade bei dieser Firma von Jahr zu Jahr gestiegen, so daß auch sie sich nunmehr endgültig aus dem Sektor der reinen Spielzeugbahn in den der Modelleisenbahn gehoben hat. Die Qualität wurde durch die Erteilung des höchsten Gütezeichens der Deutschen Demokratischen Republik gewürdigt.

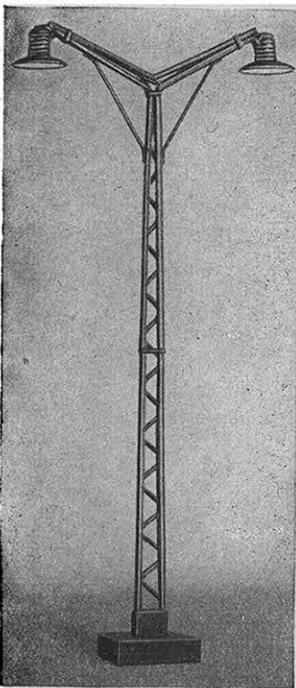


Abb. 8. Bahnhofsbogenlampe (Fa. Herr, Berlin)

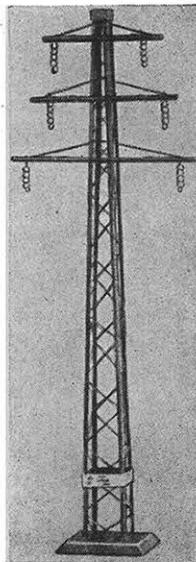


Abb. 9. Swart'scher Überlandleitungsmast

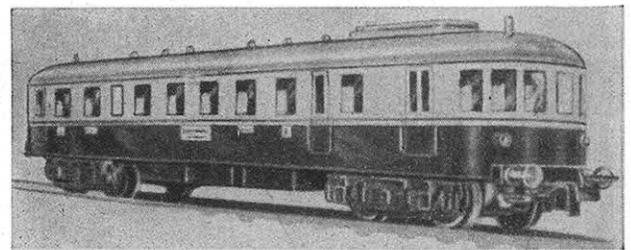


Abb. 11. Dieseltriebwagen BC i 4 VT-33, Länge über Puffer 252 mm, Fernsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt (VEB Elektroinstallation Sonneberg-Oberlind VVB IKA)

Alle nicht genannten Firmen, die ebenfalls in der Leistungsschau vertreten waren, fertigen ihr bereits bekanntes Produktionsprogramm unverändert weiter. Die meisten Hersteller von Holzspielwaren haben in ihr Typenprogramm die Fertigung von Modellbahnzubehör aufgenommen und zeigten in durchweg guter, modellgetreuer Ausführung Bahnhöfe, Stellwerke, Brücken und andere Hochbauten. Daneben waren etliche Spezialfirmen zu finden, die nur Modellbahnzubehör liefern. Die Fa. Kassebaum, Halle, bringt außer

Signalen einen guten und preiswerten Wasserturm, einen 20-t-Verladekran und Bahnübergänge aller Art. Hier alle Firmen aufzählen, hieße den Rahmen dieses Berichtes sprengen, der nur Neukonstruktionen beleuchten will.

Zum Schlusse soll jedoch noch einer Firma gedacht werden, die den älteren Modelleisenbahnern seit Jahrzehnten bekannt ist und deren neuzeitliche Konstruktionen besondere Freude bereiteten. Ich meine die Richterschen Ankersteinbaukästen. Diese Rudolstädter Werkstätten haben mit ihrem Fabrikbaukasten, der bis hinunter zur Nachbildung der Sheddächer von Fabrikhallen alle Bauausführungen erlaubt, ein Spielmittel

geschaffen, das, zusammen mit dem Bahnhofsbaukasten und anderen Typenkästen, die Ausgestaltung unserer Modellbahnanlagen bereichert und zu den alten Freunden des Steinbaukasten neue hinzugewinnen hilft.

So befriedigte den Modelleisenbahner diese Leistungsschau 1952 mehr als alle bisherigen Messen. Sie war uns ein Unterpfand für den Aufbau und friedlichen Wettstreit unserer Schaffenden an Maschine und Konstruktionstisch und uns allen eine Mahnung, stolz auf das Geleistete zu sein und weiterzuarbeiten, um die großen Ziele unseres Fünfjahrplanes zu erreichen.

## Die Leipziger Pioniereisenbahn und ihre Arbeitsgemeinschaften „Junge Eisenbahner“

Günther Lotze, Haus der Jungen Pioniere, Leipzig

Anlässlich der III. Weltfestspiele der Jugend und Studenten für den Frieden in Berlin wurde die Leipziger Pioniereisenbahn ihrer Bestimmung übergeben. Seither dampft sie unermüdlich, außer in den Wintermonaten, rund um den Leipziger Auensee. Zuverlässig und pünktlich versieht die Pioniereisenbahn ihren Dienst. Dadurch hat sie sich die Freundschaft aller Leipziger Kinder erworben. Das dürfte auch gar nicht anders sein, denn diese Bahn ist für unsere Kinder bestimmt.

Wer von Euch, liebe Modellbahnfreunde, die Pioniereisenbahn am Leipziger Auensee noch nicht gesehen hat, wird staunen, wenn er die technischen Einzelheiten erfährt.

Zuvor möchte ich jedoch den Begriff „Pioniereisenbahn“ erklären. Das Wort besteht in unserem Sprachschatz erst einige Jahre. In der Sowjetunion kennt man das Wort schon länger und dort wurde es auch geprägt. In der Sowjetunion rollten die ersten Pionier-

Wir wollen uns mit einigen technischen Daten der Pioniereisenbahn bekannt machen. Die Bahn hat eine Spurweite von 381 mm und führt über eine geschlossene Strecke von etwa 2000 Metern. Die Lokomotive entspricht im verkleinerten Maßstab der Heißdampfschnellzuglok der Reichsbahn, Baureihe 03, Achsanordnung 2' C 1'. Zum Zuge gehören vier vierabteilige offene Personenwagen mit je 16 Sitzplätzen. Es können hier keine maßstäblich verkleinerten Wagen der Normalbahn verwendet werden, weil diese für die Personenbeförderung zu klein wären.

Während der Betriebsruhe sind die Fahrzeuge im Lokoder Wagenschuppen untergebracht. Ein Teil vom Lokschuppen ist als Werkstatt, die kleinere Reparaturen an den Fahrzeugen ermöglicht, eingerichtet. Außer diesem festen Gebäude besteht der Bahnhof „Junger Pionier“. Mit Schalterhalle, Wartesaal, Fahrdienst- und Betriebsleiterraum besitzt er alle zum vorschrittmäßigen Betrieb notwendigen Räumlichkeiten.

Nachdem Euch, liebe Leser, ein Teil der Anlage bekanntgeworden ist, laden wir Euch zu einer Rundfahrt ein. Dabei lernt Ihr die übrigen technischen Ausrüstungen der Bahn und das Leben unserer Pioniereisenbahner am besten kennen.

Wir haben die Schalterhalle des Bahnhofes „Junger Pionier“ betreten und begeben uns zur Sperre. Dem Schalter, an dem ein Junger Pionier die Fahrkarten verkauft, brauchen wir nicht in Anspruch zu nehmen. An der Sperre wird von einem freundlichen Jungen unser Freifahrtschein kontrolliert und dann dürfen

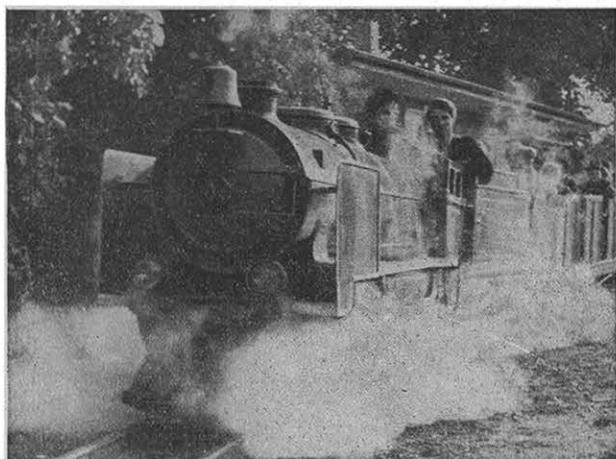


Abb. 1. Mit Volldampf voraus!

eisenbahnen und viel später dann, mit der Entstehung der Volksdemokratien und der Deutschen Demokratischen Republik wurden auch hier solche Einrichtungen bekannt. Diese Bahnen nennt man deshalb Pioniereisenbahnen, weil sie den Organisationen der Jungen Pioniere gehören und von deren Mitgliedern, die die Arbeitsgemeinschaften „Junge Eisenbahner“ besuchen, bedient werden. Pioniereisenbahnen sind meist selbständige Schmalspuranlagen, die betriebstechnisch nicht mit den Normalbahnen verbunden sind, wohl aber den betriebstechnischen Vorschriften der Normalbahnen entsprechen.

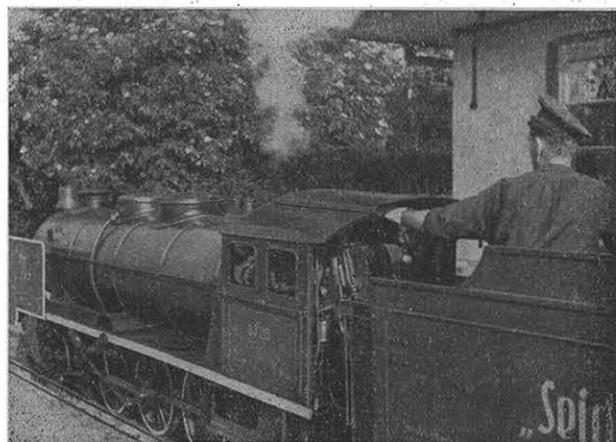


Abb. 2. Die Lokomotive der Leipziger Pioniereisenbahn Heißdampflok Baureihe 03. (2' C 1'), Maßstab 1 : 3

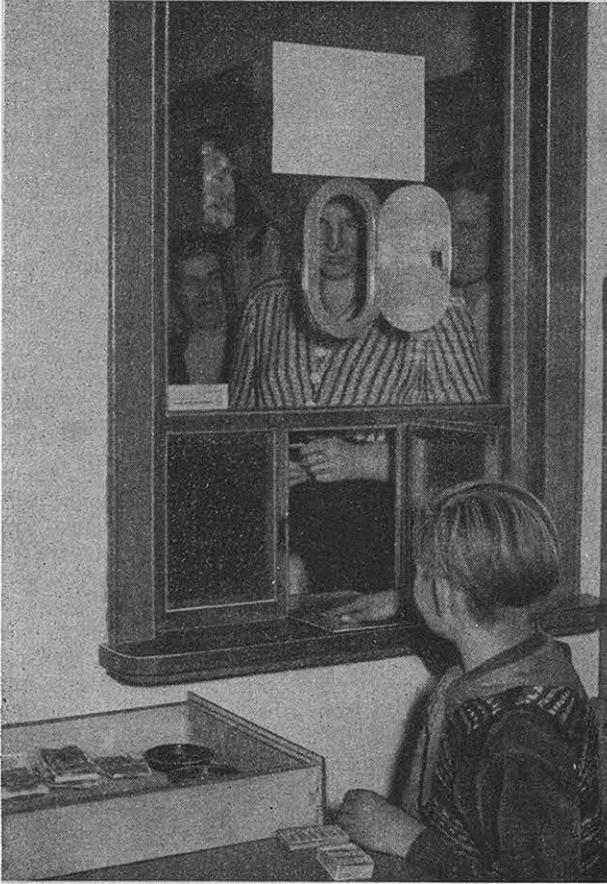


Abb. 3 a. „Bitte — Ihre Fahrkarte!“



Abb. 3 b. An der Sperre werden die Fahrkarten kontrolliert und gelocht

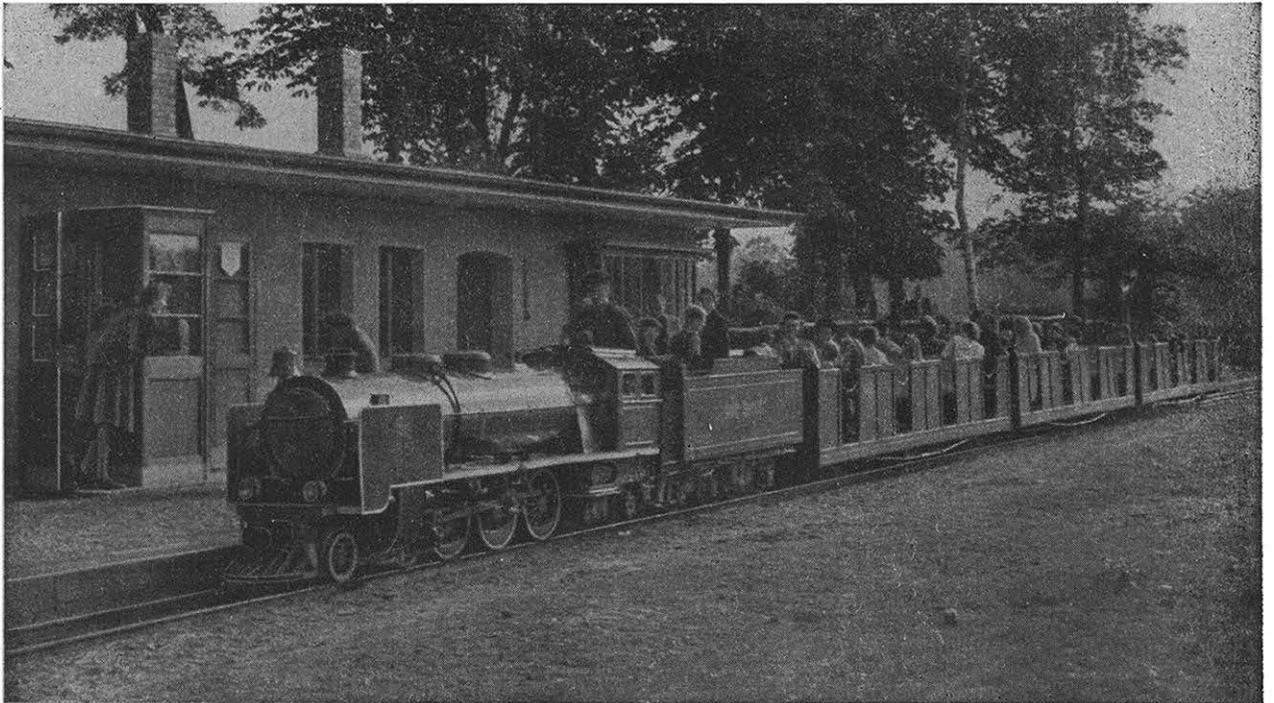


Abb. 3 c. Der Zug kurz vor der Abfahrt vom Bahnhof „Junger Pionier“

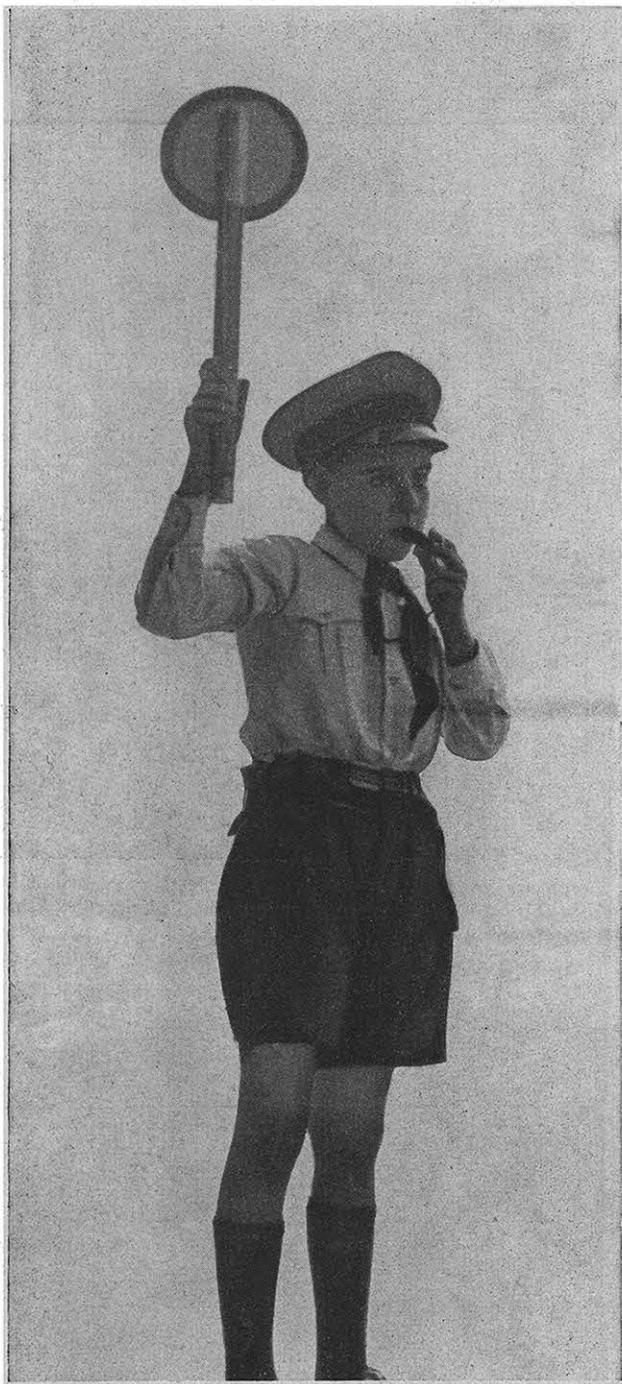


Abb. 4. Der Aufsichter gibt das Zeichen zur Abfahrt des Zuges

wir den Bahnsteig betreten. Der Zug ist noch nicht eingefahren. Eben betritt ein Mädels den Bahnsteig, an deren roter Mütze wir erkennen, daß sie heute die Aufsicht führt. Da hören wir auch schon ihren energischen Ruf: „Zurücktreten von der Bahnsteigkante, der Zug fährt ein!“ Nachdem der Zug gehalten hat, nehmen wir in einem der Wagen Platz. An der Ausfahrt des Bahnhofes leuchtet das Lichtsignal grün auf. Die Aufsichterin schaut zur Uhr: „Einsteigen bitte, vorsichtig am Zuge!“ und dann hebt sie den Befehlsstab (im Volksmund „Kelle“ genannt). Der Zug setzt sich in Bewegung. Außerhalb des Bahnhofes fahren wir am Schrankenposten vorbei, der, mit dem Pioniergruß grüßend, den Zug passieren läßt. Einige Minuten später halten wir zum erstenmal. Am Halte-

punkt Elsteraue steigen Fahrgäste zu. Der Zugführer, der während der Fahrt den Zug begleitet, gibt das Zeichen zur Abfahrt. Unterwegs kommt ein im Zuge mitfahrender Schaffner in unser Abteil. „Bitte, die Fahrtausweise zur Kontrolle!“, ertönt seine helle Knabenstimme. Ich weise den Fahrschein vor.

Wir fahren nun schon 10 Minuten und haben den dritten und letzten Haltepunkt hinter uns gelassen. Nun nähern wir uns dem Bahnhof. Das Einfahrtsignal leuchtet grün; der Zug kann durchfahren und hält wenige Minuten später am Bahnhof „Junger Pionier“. Dort hat uns die „Rotmütze“ wieder empfangen und bittet uns auszusteigen.

Neben unserem Abteil steht der Zugführer, der seinen Fahrtbericht ausfüllt. Ein Fahrtbericht enthält alle Angaben über den Verlauf der Fahrt, Zug-Nummer, Anzahl der Wagen, Durchschnittszahl der Reisenden, Abfahrts- und Ankunfts-Soll oder -Ist sowie Angaben über das Wetter. Der Fahrtbericht wird vom Aufsichter gegengezeichnet und bei dem Fahrdienstleiter abgegeben. Jetzt sind wir auf den Fahrdienstleiter, der auch das Stellwerk bedient, aufmerksam geworden. Hier lohnt es sich, eine Weile zu verbleiben.

Obwohl unsere Bahn nur eine Spurweite von 381 mm hat, kann sie sich in bezug auf ihre technische Ausrüstung mit den modernsten Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn messen. Unsere Pioniereisenbahn besitzt ein elektrisches Stellwerk, das als Gleisbildstellwerk bezeichnet wird. Schon der Name sagt uns, daß die zu dem Stellwerk gehörenden Gleise „bildlich“ auf dem Stellwerkstisch wiedergegeben werden. Die auf der Abbildung 6 im Gleisbild zu sehenden dünnen, waagerechten Linien bestehen aus Glasstreifen, unter denen, entsprechend der eingestellten Fahrstraße,

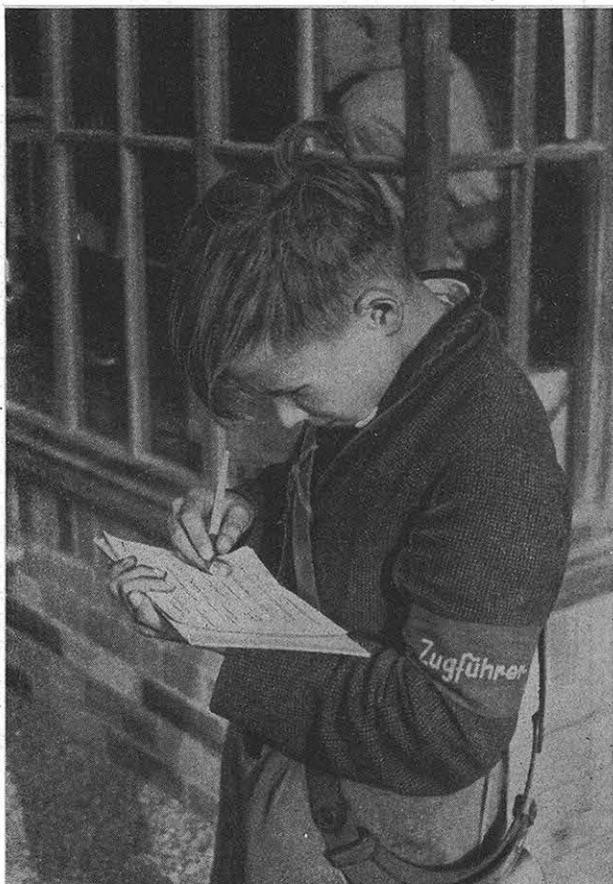


Abb. 5. Der Zugführer füllt seinen Fahrtbericht aus