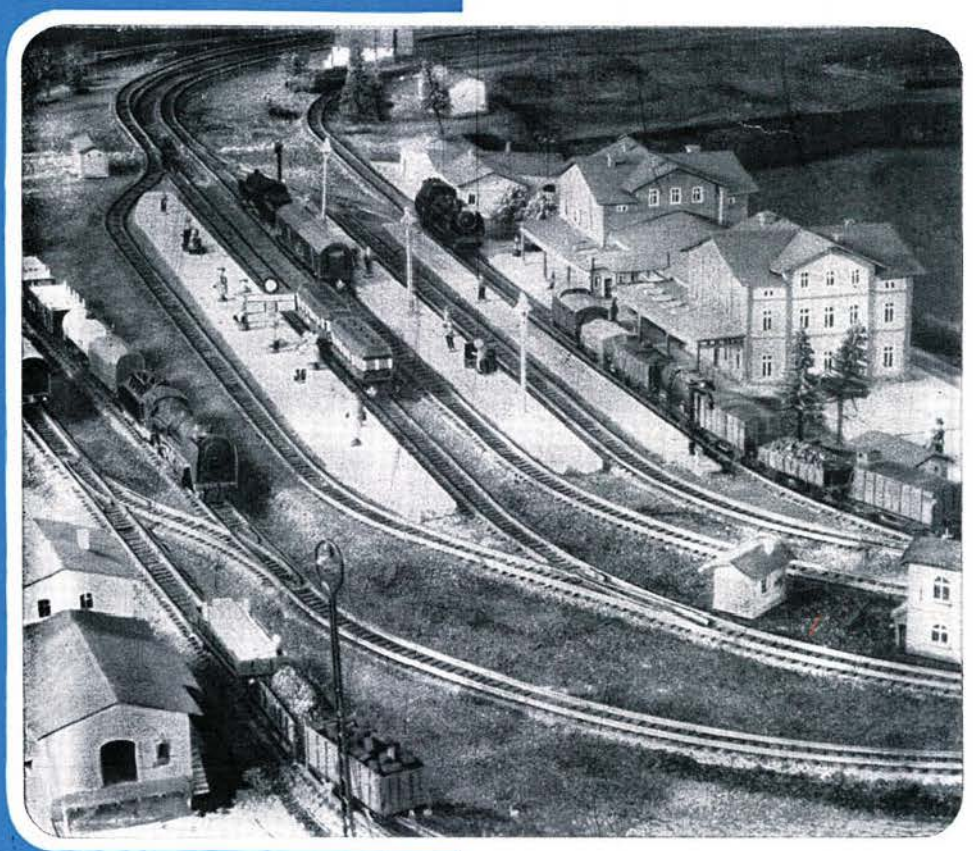
3. JAHRGANG / NR. 5
BERLIN / MAI 1954

DER MODELL-EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT / BERLIN W 8

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Gesamtdeutsche Zusammenarbeit im Modellbahnwesen . . 129

Die Arbeitsgemeinschaft des Rba Erfurt bereitet den Tag des deutschen Eisenbahners vor 129

Zentralvorstand der IG Eisenbahn
An alle Modelleisenbahner 129

Junge Eisenbahner auf dem Marx-Engels-Platz 130

Unsere Jungen Pioniere 131

Wer schläft in Delitzsch? 132

Lothar Graubner
Eisenbahner unter sich —
Offizielle und inoffizielle Namen von Eisenbahnfahrzeugen . 133

Meisterwerke von Junghänel 134

Architekt Horst Franzke
Gebäude für eine Blockstelle mit Schrankenposten . . . 134

Das gute Modell 138

Herbert Holtzhauer
Werkstattwinke 139

Wir beantworten Leserbriefe —
Gleissperrsignal mit der Aufschrift „A“ 139

Fritz Schau
Die Gitterweiche ist nicht einmalig 140

Ing. Günter Schlicker
Bauanleitung für eine Leigeinheit in der Baugröße H 0 . . 140

Ein Veteran vom großen Vorbild — Alter bayrischer Om-Wagen 147

Hans Köhler
Für unser Lokarchiv — Zwei Lokomotiven gleicher Leistung 149

Ing. Heinz Schönberg
Steuerung von Modellbahn-Fahrzeugen 151

Ing. Günter Schlicker
Vorrichtung zur Herstellung von Faltenbalgteilen 158

Titelbild:

Bahnhof Neustadt — Auf Gleis 1 holt eine Tenderlok einen Zug mit Exporterzeugnissen für die Volksrepublik Tschechoslowakei ab. Der Triebwagenzug auf Gleis 4 kurz vor der Abfahrt.
(Aus der Modelleisenbahnanlage der Arbeitsgemeinschaft Bautzen.)

AUS DEM INHALT DER NÄCHSTEN HEFTE:

Alfred Wilcke
Umrechnungstafel
für Modelleisenbahner

Ing. Heinz Schönberg
Kehrschleifen bei Zweischienenbetrieb

Ing. Wilhelm Dräger
Bauanleitung
für eine Lok der Baureihe 42

Hans Köhler
Für unser Lokarchiv —
Lok der Baureihen 18⁰ und 19⁰

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

ING. KURT FRIEDEL
Ministerium für Maschinenbau
HV Elektromaschinenbau
Berlin W 1, Leipziger Str. 5—7

DR.-ING. HARALD KURZ
Hochschule für Verkehrswesen,
Prüffeld am Lehrstuhl für Betriebstechnik der Verkehrsmittel, Dresden A 27, Hettnerstr. 1

HANS KÖHLER
Lehrmittelstelle der Deutschen Reichsbahn,
Berlin W 8, Leipziger Str. 125

ERICH KLINGNER
Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit,
Berlin W 8, Unter den Linden 15

HANSOTTO VOIGT
Kammer der Technik, Bezirk Dresden
Dresden A 20, Basteistr. 5

HORST RICHTER
Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im Pionierpark „Ernst Thälmann“,
Berlin-Oberschöneweide, An der Wuhlheide

FRITZ HORNBOGEN
VEB Elektroinstallation Oberlind,
Sonneberg II/Thüringen,
Köppelsdorfer Straße 132

JOHANNES HAUSCHILD
Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bw Leipzig, Hbf-Süd,
Markranstädt bei Leipzig, Eisenbahnstraße 8

GÜNTER BARTHEL
Grundschule Erfurt-Hochheim
Erfurt, Tiroler Straße 55

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“; Verlagsdirektor: Gerhard Kegel. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Chefredakteur: i. V. Heinz Heiß; verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Mauerstr. 44; Fernsprecher: 22 02 31, 22 48 89, Basa 23 506 und Leipzig 42 971; Fernschreiber 1448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag Die Wirtschaft, Berlin W 8, Französische Straße 53—55, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 1134 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik.

Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe

DER MODELLEISENBAHNER 5

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU BERLIN DEN 1. MAI 1954 - 3. JAHRGANG

Gesamtdeutsche Zusammenarbeit im Modellbahnwesen

Auf Einladung des Deutschen Normenausschusses fand am 10. 3. 1954 in Nürnberg die Konstituierung eines Arbeitsausschusses „Feinmechanischer Modellbau" statt. Dieser Arbeitsausschuß wird in Zukunft unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden europäischen Modellbannnormen (NEM) Entwürfe für DIN-Normen ausarbeiten. In dem Ausschuß ist sowohl die westdeutsche als auch die Industrie der DDR vertreten. Außerdem gehören zum führende Modelleisenbanner des westdeutschen Dachverbandes (Verband Deutscher Modelleisenbahn-Clubs) und des Ausschusses NORMAT in der IG Eisenbahn, Deutsche Demokratische Republik, an. Auch die einschlägige Modellbahnpresse war von westdeutscher Seite und aus der DDR vertreten.

Als Obmann des Ausschusses wurde Dr.-Ing. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden, einstimmig gewählt. Die Grundlagen für die weitere Arbeit sind bereits auf dieser 1. Sitzung des Ausschusses in gutem Einvernehmen aller Beteiligten geschaffen worden.

Einen ausführlichen Bericht über die Ergebnisse dieser Arbeitstagung werden wir demnächst veröffentlichen.

An alle Modelleisenbahner!

Im Jahr der großen Initiative begrüßt der Zentralvorstand der IG Eisenbahn den Aufruf der Redaktion der Zeitschrift „Der Modelleisenbanner" zum 1. Modellbannen-Wettbewerb und fordert alle Zirkelteilnehmer unserer betrieblichen Modelleisenbanngruppen auf, sich restlos an diesem Wettbewerb der Modelleisenbanner, der gemeinsam mit den Jungen Pionieren und Schülern der außerschulischen Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik durchgeführt wird, zu beteiligen. Der Wettbewerb trägt dazu bei, die fachliche und kollektive Arbeit in den Zirkeln zu verbessern. Durch die mit diesem Wettbewerb in Verbindung stehende Ausstellung der Modellarbeiten, die zur Bewertung kommen, sollen gleichzeitig Erfahrungen ausgetauscht und neue, bessere Arbeitsmethoden vermittelt werden, die zur Qualifizierung jedes Einzelnen dienen sollen. Die in einer ehrenamtlichen Kommission erarbeiteten Wettbewerbsbedingungen wurden vom Zentralvorstand der IG Eisenbahn anerkannt und geben die Voraussetzung, daß sich jeder Modelleisenbanner beteiligen kann. Die Bewertungskommission setzt sich aus qualifizierten Fachleuten zusammen, die eine gerechte Bewertung aller Arbeiten garantieren.

Deshalb, Modelleisenbahner der Reichsbahnbetriebe, bringt Eure besten Arbeiten und macht den Wettbewerb zur stolzen Leistungsschau unserer betrieblichen Zirkelarbeit.

Für die Wettbewerbssieger stiftet der Zentralvorstand vier Bibliotheken fortschrittlicher Deutscher Schriftsteller.

Industriegewerkschaft Eisenbahn
Zentralvorstand
Abt. Kulturelle Massenarbeit

Die Arbeitsgemeinschaft der Rba Erfurt bereitet den Tag des deutschen Eisenbahners vor

Wenn zum Tag des deutschen Eisenbahners am 13. Juni 1954 in der Bezirksstadt Erfurt die Eisenbahner ihren Ehrentag festlich begehen, dann werden auch die Mitglieder der Modellbanngruppe des Rba Erfurt ihre Arbeit zeigen und damit bekunden, welch reges Interesse auch viele Nichteisenbahner diesem schönen Beruf entgegenbringen. In dieser Arbeitsgemeinschaft kann wirklich nicht von Spielerei gesprochen werden. Alle Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn, die vorbildgetreu nachgebildet werden, dienen dem Zweck, die signaltechnischen und betrieblichen Vorgänge auf kleinen Raum und übersichtlich den an der Eisenbahn Interessierten gut verständlich vorzuführen. Der Leiter dieser Modellbanngruppe, der Kollege Lehmitz vom Rba Erfurt, ist unermüdlich an der Entwicklung und Förderung nicht nur dieser Erfurter Gruppe beteiligt, er hilft und unterstützt auch alle anderen Gruppen des Bezirkes.

Die Anlage der Modellbahngruppe Rba Erfurt hat eine Grundfläche von 12, 60 × 5 m, auf der eine Gleis- und Grundfläche von 12,60 × 5 m, auf der eine Gleis- und ist. Ein Teil der Hauptstrecken wird viergleisig ausgeführt, während alle anderen zweigleisig verlaufen. Ein großer Hauptbahnhof mit angeschlossenem Bw, welches eine Drehscheibe und einen Ringschuppen mit 10 Lokständen besitzen wird, nimmt mit den Abstellgleisen für Reisezüge fast eine ganze Seite der Anlage ein. Später werden alle Strecken elektrifiziert, so daß dann noch ein Ellok-Bw zukommt.

Große Viadukte und Brücken verbinden die einzelnen Anlagenabschnitte. Die Brücken werden ebenfalls nach bekannten Vorbildern ausgeführt. Eine Uhr, die Modellbahnzeit anzeigt, wird über der Anlage hängen und nach ihr und den Fahrplänen für Güter- und Reisezüge kann dann ein vorbildgetreuer Betrieb durchgeführt werden. Diese große Anlage ist zum Tag des deutschen Eisenbahners noch nicht im Gesamten fertiggestellt, doch wird der Betrieb auf einem Teil der Anlage aufgenommen.

An einer zweiten Anlage, die aus vier Einzelanlagen mit Verbindungsstücken besteht, werden sich bei gutem Wetter die schaulustigen Erfurter erfreuen.

Wir wollen diese Vorbetrachtung nicht weiter ausführen, um einer ausführlichen Reportage vom Tag des deutschen Eisenbahners in Erfurt, die hier veröffentlicht wird, nicht vorzugreifen. Bis dahin wünschen wir unseren Modellbahnfreunden guten Erfolg für ihre weitere Arbeit.

Junge Eisenbahner auf dem Marx-Engels-Platz

Der Leser Günther Breite vom Bahnhof Berlin-Pankow schrieb für uns eine Reportage über die Pioniereisenbahn auf dem Berliner Marx-Engels-Platz, die wir nachstehend veröffentlichen.

Wer den Pionierpark „Ernst Thälmann" in der Wuhlheide kennt und die außerschulischen Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner, Segelflug- und Schiffsmodellbauer bei ihrer Arbeit gesehen hat, weiß, mit welchem Ernst und Lerneifer die Jungen Pioniere und Schüler in ihren vom Magistrat von Groß-Berlin auf das modernste eingerichteten Werkstätten bei der Sache sind.

Mögen aber diese jungen Modelleisenbahner auch noch so viele Zugfahrten auf ihrer großen Modellbahnanlage durchführen, Weichen und Signale bedienen, Züge abmelden usw., es bleibt eben doch nur ein Lehrmodell, an dem sich die Jungen Pioniere das Grundwissen des gesamten Eisenbahnwesens erwerben, angefangen vom Begriff des Zuges bis zum Amtsdispatcher, vom einfachen Oberbau bis zur doppelten Kreuzungsweiche.

Nun endlich hatten diese Jungen Pioniere die Gelegenheit, erstmalig auf dem Berliner Weihnachtsmarkt ihre erarbeiteten Fähigkeiten beim Dienst auf der Pioniereisenbahn unter Beweis zu stellen. Diese aus Dresden entliehene Eisenbahn ist eine Lehrbahn für den Verband der Jungen Pioniere zur Beförderung von Personen, insbesondere von Kindern. Sie verfolgt den Zweck, das Arbeitsbewußtsein bei unseren Jungen Pionieren zu wecken, bei allen Kindern das Interesse für die Eisenbahntechnik anzuregen und sie zu pflichtbewußten Menschen zu erziehen. Wer dem Berliner Kinder-Weihnachtsmarkt mit dem Bahnhof Märchenstadt einen Besuch abgestattet hat, sah, mit welchem Ernst und Verantwortungsbewußtsein unsere jungen Eisenbahner dort ihren Dienst ausübten.

Bild 2 Als Ehrengast schreibt sich der Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Berlin 1, Kollege Weider, der die Forderung der jungen Eisenbahner für eine ständige Berliner Pioniereisenbahn unterstützt, in das Gästebuch ein

Bild 1 Ausfahrt aus dem Bahnhof „Märchenstadt". Das Ausfahrsignal wird von dem Pionier handbedient, der als Fahrdienstleiter eingesetzt ist

Da steht nun die Aufsicht, der Junge Pionier mit der roten Mütze und dem Befehlsstab, auf dem Bahnhof Märchenstadt, beobachtet das Aus- und Einsteigen seiner Fahrgäste, ist ihnen dabei behilflich, weist ihnen noch freie Plätze zu und erteilt höflich Auskünfte. Ebenso aber stellt auch sein wachsames Auge jeden Verkehrssünder fest, der seinen Anordnungen nicht nachkommt, auf- und abspringt während der Fahrt usw. Er macht sie auf die eventuellen Folgen dieser Unsitte aufmerksam. Ja, die Aufsicht ist sich darüber klar, daß Ordnung auf ihrem Bahnsteig herrschen muß zum Wohle aller kleinen und großen Fahrgäste und daß während der Fahrt die Schutzketten geschlossen werden.

Bevor aber der Abfahrauftrag mit dem Befehlsstab (Signal Zp 9) an den Lokführer gegeben werden kann, hat die Aufsicht erst nach der Uhrzeit und dann nach dem Ausfahrsignal zu sehen. Sie weiß nämlich, daß sie erst die Zustimmung des Fahrdienstleiters durch das Signal „Fahrt frei" abwarten muß. Dieser junge Fahrdienstleiter ist sich ebenfalls seiner Verantwortung voll und ganz bewußt. Wenn er auf der etwa 600 m langen Gleisanlage auch nur immer einen Zug auf die Reise schickt und nur immer ein Ausfahrsignal zu bedienen hat, so kennt er doch schon die Aufgaben eines großen Fahrdienstleiters. Unser Junger Pionier hat in seiner Arbeitsgemeinschaft auch die Begriffe „Fahrwegprüfung", „Signal-Zugschlußstelle", „Signalabhängigkeit", „handverschlossene Weiche" usw. kennengelernt.

Auch die Pioniere in der „Wanne" haben als Bahnhofsschaffner keinen leichten Dienst. Voller Eifer drücken

sie in jede Fahrkarte das Zeichen ihrer Lochzange. Und wenn es da in den ersten Tagen durch diese ungewohnte Arbeit Blasen an den Händen gab, so machte diese Tätigkeit den kleinen Bahnhofsschaffnern doch sehr viel Freude. Und so manches scherzhafte Wort seitens der Fahrgäste erfreute die „Knipser" noch mehr, ehrte sie gewissermaßen bei ihrer Arbeit. Und wer freut sich darüber wohl mehr als Kinder, wenn ihre Arbeit ernst genommen und damit gleichzeitig ihr Selbstvertrauen gestärkt wird. — Die jungen Eisenbahner achten aber auch darauf, daß sich keine „Schwarzfahrer" einschleichen. Fragt man sie, was alles auf einer richtigen Fahrkarte stehen muß, so geben sie eine genaue und erschöpfende Antwort.

Die Aufgaben eines Zugrevisors werden ebenfalls gerne wahrgenommen. Jeder „Kontrolleur" bekommt bestimmte Wagen zugeteilt, in denen er die Fahrkarten der Reisenden prüft. Freundlich, aber bestimmt fordert er sie sich von den Fahrgästen und streicht sie ab. Besonderes Augenmerk gilt denen, die nach beendeter Fahrt im Wagen sitzen bleiben. Weisen sie eine zweite gültige Fahrkarte vor, wird diese gelocht, und die Fahrgäste dürfen noch einmal eine Reise durch den Märchenwald unternehmen und die kleine, mit Koks gefeuerte Schnellzuglok im Maßstab 1 : 3,33 bei ihrer Arbeit bewundern.

Zur Unterstützung des reibungslosen Verkehrsablaufes stehen andere Junge Pioniere im schmucken Ehrenkleid der Deutschen Volkspolizei den Pioniereisenbahnern zur Seite und sorgen für Ordnung und Sicherheit.

Alles in allem gesehen, eine Arbeitsgemeinschaft Junger Pioniere mit höchster Disziplin. So werden unsere jungen Menschen in der Deutschen Demokratischen Republik zu pflichtbewußten Mitgliedern unserer sozialistischen Gemeinschaft erzogen. In ihrem Interessengebiet erhalten sie durch unsere Regierung jegliche Unterstützung zur Weiterbildung und zum Wohle des Volksganzen. Unsere Jugend braucht nicht mit Panzern und anderem Kriegsspielzeug zu spielen oder heuchelnde Schundliteratur zu lesen. Überall wird ihr handwerkliches und technisches Interesse gefördert.

Wir wollen hoffen und wünschen, daß die Unterstützung seitens unseres Magistrates weiterhin so großzügig ist wie bisher, denn dann werden wir auch bald zur Freude aller eine eigene Pioniereisenbahn rund um den großen Pionierpark in der Wuhlheide fahren.

Soweit unser Leser Günther Breite. Der 13jährige Michael Huth aus Berlin schrieb uns u. a.:

Nun geht es auf die freie Strecke, vorbei am Dom, am Lokschuppen und wieder zurück zum Bahnhof Märchenstadt. Hier steigen wir aus und werfen noch einen kurzen Blick in den Dienstraum der Aufsicht. Dort liegen die Postenbesetzungsbücher der Pioniere und das Dienstbuch sowie viele Meldungen über Fundsachen.

... Die Aufsicht hat nicht nur das Signal Zp 9 (Abfahrtsauftrag) zu geben, sondern muß auch auf die Signalstellung des Ausfahrtsignals, die Zugbesetzung und den Zugschluß achten sowie die Lautsprecheranlage bedienen.

Im Pionierpark „Ernst Thälmann" in der Wuhlheide kommen wir wöchentlich in den Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner zusammen. Dort lernen und arbeiten wir mit dem Gedanken, auch in Berlin eine Pioniereisenbahn zu haben. Dieser Wunsch wird jetzt nach Zusage unseres Staatspräsidenten Wilhelm Pieck bald in Erfüllung gehen.

Wir wünschen ihr eine gute Fahrt zum Frieden und zu der Einheit Deutschlands.

Bild 3 Stolz und Freude spiegeln die Augen des jungen Eisenbahners, Gerd Behrendt, über die Möglichkeit wider, die erworbenen Kenntnisse in der Praxis anwenden zu können

Unsere Jungen Pioniere

Der 14jährige Thälmann-Pionier Peter Goydke von der Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im Pionierpark „Ernst Thälmann" an der Wuhlheide schreibt uns folgenden Brief:

Heute möchte ich als einer der jüngsten Leser und Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner einen kleinen Einblick in unsere Arbeit im Pionierpark „Ernst Thälmann" geben.

Im Oktober 1952 konnten wir Jungen Pioniere und Schüler uns der Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner anschließen. Ich habe mich für diese Arbeitsgemeinschaft entschieden, weil ich später Ingenieur bei der Deutschen Reichsbahn werden will. Viele andere Junge Pioniere und Schüler in unserer Arbeitsgemeinschaft haben ähnliche Ziele. Zunächst konnten wir uns entscheiden, ob wir den Weg der Nichttechniker oder Techniker gehen wollten. Unter den „Nichttechnikern" sind in unserer Arbeitsgemeinschaft zu verstehen: Zugführer, Stellwerksmeister, Bahnhofsvorsteher usw. Die

„Techniker" dagegen haben die Aufgabe, den Bau unserer Anlage auszuführen.
In den ersten Stunden hatten wir uns mit der Theorie beschäftigt, denn wir mußten ja auch die Gebrauchswerkzeuge kennenlernen. Zwischendurch wurde ein Frage-Antwort-Spiel durchgeführt, um das Erlernte mehr zu festigen. Dann begannen wir mit der praktischen Arbeit. Besondere Freude machte uns das Zusammenbauen der Teile von Ausschneidebögen. Später wurde uns ein fertiger Bauabschnitt der Modellbahnanlage übergeben und zwei weitere Abschnitte wollen wir fertigstellen.
Um einen engen Kontakt mit den Eisenbahnern herzustellen, schlossen wir einen Freundschaftsvertrag mit der Rbd Berlin ab. Hierbei betonte der Präsident Freitag besonders, daß die Modelleisenbahn nicht nur dazu da ist, um mit ihr zu spielen, sondern diese Bahn hat die Aufgabe, in uns schon jetzt die Liebe zum Eisenbahnerberuf zu wecken. Von der Rbd Berlin stellten sich viele Eisenbahner zur Verfügung, mit denen wir uns über jede Frage klar aussprechen konnten.
Mit Hilfe unserer Regierung, die besonderen Wert darauf legt, daß die Jugend eine glückliche Zukunft hat, wurde uns Geld zur Verfügung gestellt. So konnten wir eine Reise nach Sonneberg in Thüringen unternehmen. Während der Bahnfahrt ergaben sich Fragen über Fragen, die das Eisenbahnwesen betrafen. Einige Mitarbeiter unserer Arbeitsgemeinschaft machten Vorschläge, um unsere Modellbahn auf ein noch höheres Niveau zu bringen. In Sonneberg besuchten wir den volkseigenen Betrieb Elektroinstallation Oberlind. Dort betrachteten wir genau die Herstellung der verschiedenartigen Modelle. Besonders interessierte uns die Ellok der Baureihe E 44.
Auch besichtigten wir die Modellbahnanlage „Schnukkenheim" des Kollegen Hornbogen. Eine besondere Leistung des Kollegen Hornbogen sind seine Ellok-Modelle, die eine große Zugkraft entwickeln.
Die auf dieser Fahrt gewonnenen Eindrücke werteten wir auch bei der Arbeit an unserer Modellbahnanlage aus. Auch viel Kritik übten wir an unserer Anlage. Es ist zum Beispiel unerfreulich, daß die Puffer der Wagen nicht genormt sind. Dadurch ist ein einwandfreies Rangieren unmöglich. Nun war unsere Hauptaufgabe geworden, für die beiden weiteren Abschnitte den Unterbau und die Gleise herzustellen. Durch die Schwellenunterlage mußten feine Löcher gebohrt werden, durch die später die Schienenklammern gesteckt wurden. Bei dieser Arbeit kam es oft vor, daß der Bohrer abbrach. Wir gingen deshalb mit immer größerer Sorgfalt an die Arbeit.
Dann nahte das große Fest, der Tag des deutschen Eisenbahners, an dem wir uns besonders verpflichtet fühlten, die Modellbahnanlage den Gästen vorzuführen. Lehrlinge vom Raw Schöneweide halfen uns dabei. Besonders schwer war es für uns, die planmäßigen Fahrzeiten der Modellbahn einzuhalten. Ein Thälmann-Pionier übernahm die Aufgaben des Bahnhofsvorstehers. Dadurch wurde die Vorführung lebensnah. Der Minister Roman Chwalek besuchte uns auch, denn auch er will besonders dem Nachwuchs helfen.
In den letzten Ferien sollten wir eigentlich nach dem Lausitzer Gebirge fahren, dort die Kleinbahnen besichtigen und auch leiten helfen. Dieses Vorhaben scheiterte leider. Wir Jungen Pioniere und Schüler hoffen, daß sich in diesem Jahr eine solche Enttäuschung nicht wiederholt.
Der größte Wunsch aller Jungen Pioniere und Schüler ist der, daß im Pionierpark „Ernst Thälmann" auch eine Pioniereisenbahn gebaut wird. Wir haben uns schon bereit erklärt, beim Aufbau dieser Eisenbahn mitzuhelfen.
Besonders möchte ich hiermit unserer Regierung und der Rbd Berlin für die großzügige Hilfe und Unterstützung danken. Wenn wir später als Eisenbahner tätig sind, wollen wir auch die Arbeitsproduktivität steigern helfen und unseren sowjetischen Vorbildern nacheifern.

Wir wünschen Peter und allen jungen Freunden in der Arbeitsgemeinschaft für die weitere Tätigkeit große Erfolge. Möge es euch gelingen, in diesem Jahr bis zum Tag des deutschen Eisenbahners den begonnenen Umbau eurer schönen Modellbahn-Lehranlage zu beenden, damit viele Besucher des Pionierparkes sich von dem hohen Stand eures Wissens und Könnens auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens überzeugen können.

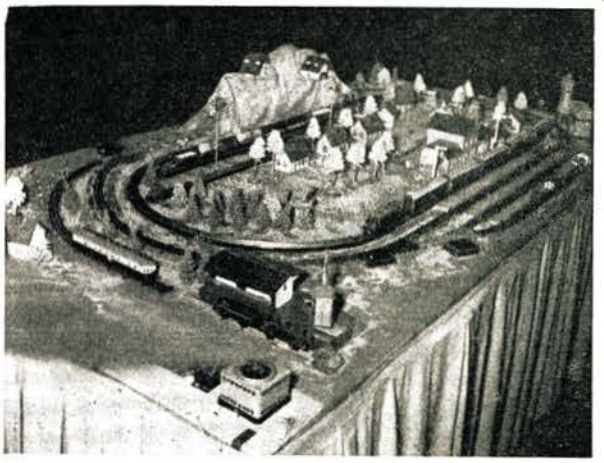
Wer schläft in Delitzsch?

Bei einer Besichtigung der technisch sehr interessanten Ausstellung anläßlich der 3. Konferenz der Deutschen Reichsbahn vom 15. bis 17. Januar 1954 in Leipzig wurden wir auf eine Miniatureisenbahnanlage aufmerksam. Ein kleines Schild kennzeichnete als Aussteller das Raw Delitzsch. Die vielen Mängel, die wir an der zweifellos mit sehr viel Liebe zur Sache aufgebauten Anlage feststellten, ließ die Vermutung aufkommen, daß bei der Angabe des Ausstellers ein Fehler unterlaufen ist. Doch der Jugendfreund Gerhard Klingner, der die Anlage bediente, bestätigte uns die Richtigkeit. Wir erkundigten uns eingehend nach den Bedingungen, unter denen die Arbeitsgemeinschaft im Raw schafft und faßten dann den Entschluß, dem Raw einen Besuch abzustatten, um uns an Ort und Stelle einen Einblick in die dortigen Verhältnisse zu verschaffen.
Diese Arbeitsgemeinschaft hatte vor Jahren einen guten Ruf in der Deutschen Demokratischen Republik. Was von diesem Ruf übriggeblieben ist, erscheint einem geradezu als kläglich. Gehörten der Arbeitsgemeinschaft im Dezember 1952 noch 30 Kollegen an, so ist sie heute bis auf einen zusammengeschmolzen. Dieses eine Mitglied ist der Jugendfreund Gerhard Klingner. Er arbeitet im Werk als Maschinenschlosser und ist nebenberuflich begeisterter Modelleisenbahner. Warum die Arbeitsgemeinschaft sanft entschlummert ist, läßt sich eigentlich nicht genau feststellen. Materialmangel, Geldmangel, wenig Unterstützung durch BGL und FDJ und auch Resignation des Freundes Klingner mögen wohl die Ursachen sein. Wie gesagt, wenig erfreulich.
Als wir mit dem 2. Vorsitzenden der BGL, Kollegen Hartmann, sprachen, meinte dieser, die Modelleisenbahner sollen doch zur BGL kommen, wenn ihnen etwas fehlt, die Unterstützung sei ihnen gewiß. Doch dieser Weg erscheint uns nicht als der richtige. Wie wäre es denn, wenn die BGL von sich aus einige Wiederbelebungsversuche mit der Arbeitsgemeinschaft anstellen würde? Betriebsfunk und Betriebszeitung sind hier zwei nicht zu unterschätzende Hilfsmittel.
Leider konnten wir von der FDJ-Leitung nur sehr wenig erfahren, da sie gerade eine Leitungssitzung hatte. Soviel aber ließ sie erkennen, daß sie sich mehr als bisher um die Arbeitsgemeinschaft kümmern wird. Daß die FDJ-Leitung keine Modelleisenbahner backen kann, wie uns der FDJ-Sekretär, Jugendfreund Rudie Quandt, erklärte, ist eine Binsenwahrheit. Sie brauchen auch gar nicht gebacken zu werden, denn sie sind ja vorhanden. Man muß sie nur zur Arbeitsgemeinschaft leiten. Oder will man behaupten, daß von 900 Jugendlichen keiner Interesse am Modellbau findet? Vielleicht könnte man einmal Maßnahmen beschließen, die in der Praxis ihren Niederschlag finden!

Ja, und dann bestand noch ein Patenschaftsvertrag mit der Grundschule in Delitzsch. Von dieser Schule nahmen 15 Jungen an der Arbeitsgemeinschaft teil. Aber auch hier geschieht nichts mehr. Kollege Hartmann erklärte, daß der Patenschaftsvertrag erneuert und dabei konkreter als bisher abgefaßt werden wird, um den Jungen Pionieren und Schülern Gelegenheit zu geben, mehr als bisher an der Jugendarbeit im Werk teilnehmen zu können.

Jugendfreund Klingner zeigte uns den Arbeitsraum der Arbeitsgemeinschaft. Ein guter Raum für die Modelleisenbahner, in dem auch einiges Werkzeug vorhanden ist. Wenn die BGL in Verbindung mit der Betriebsleitung noch für ausreichende Beleuchtung sorgt und die im Betriebskollektivvertrag übernommene Verpflichtung: „Die Werkleitung verpflichtet sich, die Arbeit der Interessengemeinschaft Eisenbahnmodellbau durch Bereitstellung von Altmaterial und Werkzeugen zu unterstützen, sowie die notwendigen Maschinen zur Verfügung zu stellen", verwirklicht, dann wird eine neue Arbeitsgemeinschaft entstehen, die noch größere Kollektivleistungen vollbringen wird als im Jahre 1952.

Gelingt es allen Verantwortlichen, das Interesse der Jugendlichen für die vielen Wissensgebiete der Eisenbahn zu wecken und wird man der Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft unter Beachtung der Worte des Stellvertreters des Ministerpräsidenten Walter Ulbricht auf dem Kongreß der Arbeiterjugend am 20. und 21. Februar in Leipzig die notwendige Aufmerksamkeit schenken, dann können wir an dieser Stelle gewiß bald etwas Erfreulicheres über die Arbeitsgemeinschaft im Reichsbahnausbesserungswerk Delitzsch berichten. K. G.



Die Miniaturbahnanlage des Raw Delitzsch auf der Ausstellung zur 3. Konferenz der Deutschen Reichsbahn in Leipzig. Wir konnten ihr nicht das Prädikat „Modelleisenbahn" geben (Foto: Glass, Berlin)

Eisenbahner unter sich

Offizielle und inoffizielle Namen von Eisenbahnfahrzeugen

Lothar Graubner

Als man in den Anfängen der Eisenbahn die Anzahl der Lokomotiven noch an den Fingern abzählen konnte, bekam fast jede Lok einen Namen, so wie heute noch jedes größere Schiff vor seinem Stapellauf getauft wird. „The Rocket", „Saxonia", „Der Adler" u. a. m. sind uns schon bekannt. Als Menschen des 20. Jahrhunderts sind wir etwas nüchterner geworden, zumindest was die Namensgebung von Lokomotiven anbetrifft. Wir begnügen uns jetzt weniger poetisch mit den manchmal noch geheimnisvollen Ordnungsnummern und den Bezeichnungen für die Bauartreihen.

Vor kurzer Zeit gingen aber in der Schweiz wieder zwei Taufakte vor sich, als man aus Gründen der Heimatverbundenheit zwischen den SBB und der schönen „Schwyz" zwei Gotthard-Lokomotiven offiziell die Namen zweier Schweizer Kantone gab. Auch die westdeutsche Bundesbahn gab bestimmten Reisezügen vor einiger Zeit aus Gründen der Kundenwerbung Namen. Namensgebung hin und her. Vielleicht stünde die Frage nur „Poesie oder Prosa"?! —

In den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen berührten nur drei Züge, die einen besonderen Namen trugen, deutsches Gebiet: der Orientexpreß, der Nordexpreß und der Rheingold-Zug. Alle übrigen schnellen Züge auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn besaßen außer ihrer Gattungsbezeichnung nur die fahrplantechnische Zugnummer als „Namen": FD 12, D 21 usw. Eine unaufdringliche „Reklame", die für sich sprach; denn ein FD 12 oder ein D 12 standen einem Orientexpreß weder an Reisegeschwindigkeit noch an Bequemlichkeit nach. Aber damit genug über die offiziellen Namen von Eisenbahnfahrzeugen.

Weitaus origineller und dem Modellbahner wenig bekannt dürften die „inoffiziellen" Namen sein, die von Eisenbahnern unter sich — also von denen angewandt werden, die bei allem Respekt vor vorschriftsgebundener Wirklichkeit und strenger Arbeitsdisziplin — auch etwas Humor im Arbeitsalltag besitzen. Nicht zuletzt sollen für Telegraphisten oder Fahrdienstleiter, die innerhalb 24 Stunden teilweise mit über 200 verschiedenen Zugnummern arbeiten müssen, bestimmte charakteristische Namen eine wertvolle Gedächtnisstütze bedeuten.

So heißt z. B. auf fast allen Strecken der letzte Personenzug (meist ein Dstp nach Mitternacht) der „Lumpensammler". Das dürfte nichts Neues sein. Auch die letzte Straßenbahn heißt in jeder Großstadt so. Aber ist dem Eisenbahnfreund etwa die „Filznantoffellok" ein Begriff? Nun, in meiner Umgebung gibt es so ein Unikum: eine Leerfahrt, die sich regelmäßig früh morgens gegen 02 30 Uhr über die Strecke stiehlt und den Stellwerkspersonalen um diese „Tageszeit" größte Aufmerksamkeit abverlangt.

Oder kennt Ihr vielleicht den „Bussel"? Ein kleiner Pendelpersonenzug — meist eine gute alte „74 er" mit 3 „Schachteln" hintendran — der als Berufszug auf einer Verbindungsbahn in der Nähe einer mitteldeutschen Großstadt eine liebenswürdige Abwechslung bedeutet, da die Strecke sonst nur Güterzügen vorbehalten ist.

Habt Ihr schon einmal etwas vom „Auenschreck" gehört? Das sind die Personenzüge zwischen Leipzig und Merseburg, die am Rande der Elster und Luppenaue jene Nebenbahnlinie in und von Richtung Leunawerk bedienen.

Vielleicht erinnert sich der eine oder andere auch noch des Lokmodells der alten „89er", welches, vom Kollegen Gebert gebaut, in unserer Zeitschrift einmal abgebildet war. Als „faule Grete" war diese brave Maschine reichlich respektlos näher definiert. In einem Leipziger Bw versieht auch noch so eine „alte Fitschel" treu einen bescheidenen Verschiebedienst. Dort spricht man aber etwas ehrfürchtiger von dieser Veteranin. Man nennt sie die „Hofdame". Die Bezeichnung kommt gar nicht so von ungefähr. Früher nannte man vornehmlich in Sachsen diejenigen Bahnhofsanlagen den „Hof", wo sich der Güterboden, die Ladegleise und in der Nähe oft auch das Bw befanden. Da die alte „89er" meist für Rangierarbeiten in diesen Anlagen benutzt wurde, war sie eben die „Hofdame".

Dies soll nur eine kleine Blütenlese aus dem Eisenbahnerlatein darstellen. Man könnte sie beliebig fortsetzen. Wer sich dafür „am Rande" der großen und kleinen Eisenbahn interessiert, möge nur einmal einen richtigen Eisenbahner danach fragen. Sein Interesse würde sicherlich bald belohnt werden, denn Eisenbahner können alle erzählen. Hoffen wir, daß sich an dieser Stelle noch öfter Gelegenheit dazu bieten wird.

Meisterwerke von Junghänel

Zur Ausgestaltung und Belebung von Modelleisenbahnanlagen gehören nicht nur Gebäude, Bäume, Hecken, Kraftfahrzeuge und dergl., sondern auch Menschen. Die Herstellung derartiger kleiner Figuren, die im Maßstab 1:87 bei der Baugröße H0 nur eine Größe von etwa 2 cm haben dürfen, ist nicht ganz einfach. Die Fa. Junghänel, Zwickau, hat uns Figürchen geschenkt, die wohl das Beste darstellen, was wir auf diesem Gebiet zu sehen bekamen. Der Ausschuß NORMAT hat sich einstimmig lobend über diese Produktion ausgesprochen. Daß diese kleinen Kunstwerke nicht billig sein können, versteht sich von selbst. Aber auch hier gilt der Grundsatz: Lieber einige wenige und dafür bessere Figuren als ein Massenaufgebot billiger und schlechter Erzeugnisse.

Gebäude für eine Blockstelle mit Schrankenposten in Baugröße H0

Architekt Horst Franzke

Entsprechend dem großen Vorbild teilen wir auch unsere Modellbahnanlagen in Streckenabschnitte ein. Dadurch wird erst ein einwandfreier Betriebsablauf ermöglicht. Eine Blockstelle ist diejenige Zugfolgestelle der freien Strecke, die keine Abzweigstelle ist. Die Blockstelle dient der Überwachung des zugehörigen Streckenabschnittes und der Bedienung der Signale in diesem Bereich. Die sicherungstechnische Ausrüstung kommt also der eines Stellwerkes gleich, nur ist diese hier nicht so umfangreich.

In diesem Zusammenhang sei noch einmal kurz der Begriff „Zugfolgestelle" erklärt: „Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat" (Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung).

Meistens sind die Blockstellen so angelegt, daß von ihnen aus zugleich die Schranken an Wegübergängen bedient werden können. Dadurch erübrigt sich der Bau eines besonderen Gebäudes für den Schrankenposten. Natürlich können die Schranken auch fernbedient werden. Bei Entfernungen über 50 m ist dies jedoch nur für Wegübergänge mit schwächerem Verkehr zulässig. Fernbediente Schranken müssen örtlich anhebbar und mit einer Läutevorrichtung versehen sein. Eine besondere Vorrichtung muß dem Schrankenposten (Wärter) jedes örtliche Öffnen der Schranken anzeigen. Bei direkt bedienten Schranken müssen diese vom Wärter eingesehen werden können. Die Schrankenbäume müssen von Gleismitte einen lichten Mindestabstand von 2,50 m haben.

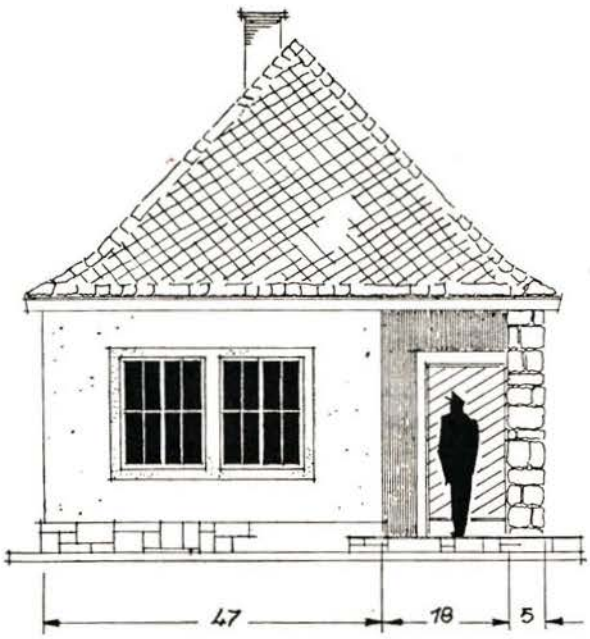
An den Wegübergängen sind in Fahrrichtung Kennzeichen für Schneepflüge aufgestellt, um zu verhindern, daß die Ausbohlung der Wegübergänge durch Schneepflüge aufgerissen wird. In Fahrrichtung erscheint zunächst das Kennzeichen K 17, eine nach oben zeigende weiße, schwarz umrandete Pfeilspitze. Es bedeutet: Schneeräumerpflugschar heben! Dann erscheint das Kennzeichen K 18, eine nach unten zeigende Pfeilspitze. Es bedeutet: Schneeräumerpflugschar senken!

Das Vorbild zu dieser Bauanleitung verfügt über folgende Räumlichkeiten: Windfang, Wärterraum, Abort, Geräteraum für Lampen, Schutzhaltesignale usw. Die Schrankenwinde ist im überdachten Vorplatz eingebaut. Die Spannwerke sind an der Strecke aufgestellt.

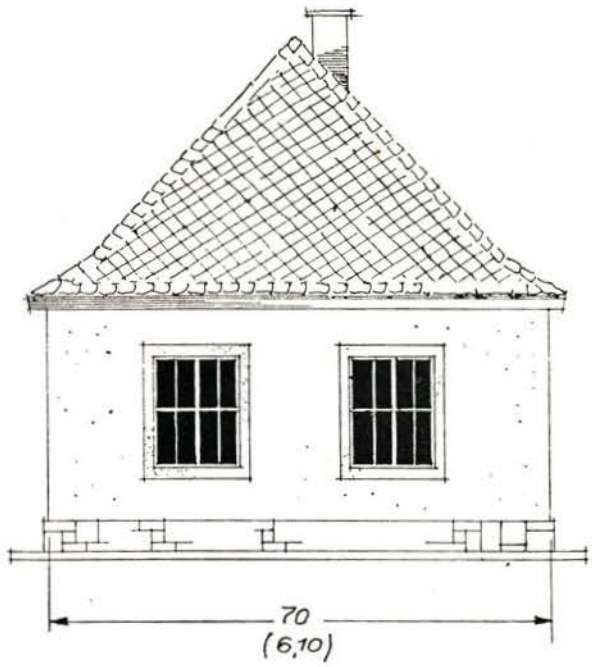
Bauanleitung

Es sind nur die kleineren Einzelteile besonders herausgezeichnet worden. Die Maße für die größeren Teile können ohne Schwierigkeit vom Bauplan übernommen werden. Das Gebäudemodell bauen wir vollkommen in Pappbauweise. Es empfiehlt sich, weiße, glatte Pappe zu verwenden. Die äußere Gestaltung (Sockel, Fensterumrahmungen usw.) zeichnen wir mit Ziehfeder und schwarzer Tusche auf die Einzelteile und nehmen die Farbgebung nach dem Zusammenbau vor. Zur Farbgebung verwenden wir Aquarellfarben, die möglichst schwach zu verstreichen sind. Der Sockel (Teile 26···32), die Eckstütze (Teil 3) und die Fensterumrahmungen erhalten gelbgrüne bis graue Färbung. Die Außenwandflächen bleiben weiß. Die Türplatten (Teil 25) und den Dachkasten streichen wir mattbraun, die Dachflächen (Schieferdach) blaugrau. Der Schornstein wird mit Ziegelsteinpapier umklebt. Für die Fenster verwenden wir mattes Cellon, auf das die Sprossenteilung vor dem Einbau aufgezeichnet wird. Die Bodenplatte wird der Gesamtanlage angepaßt.

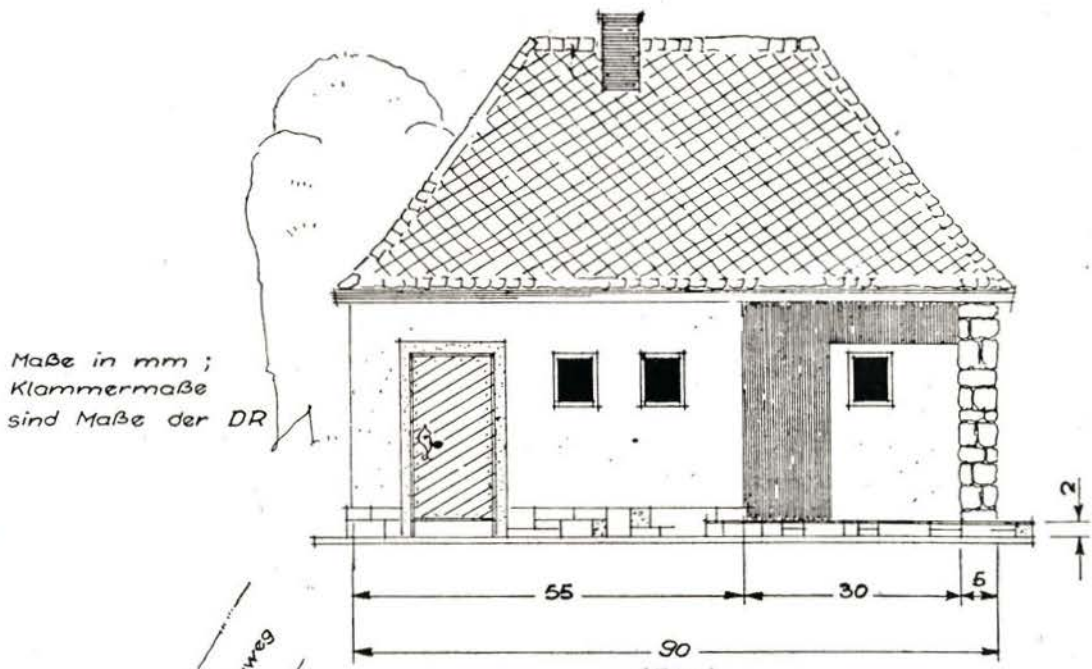
Abschließend, liebe Modellbahner, bitten wir Euch, uns einmal mitzuteilen, welche Bauweise Ihr vorzieht. Pappe oder Holz? — Auch für Eure Kritik wären wir dankbar, um unsere Baupläne Euren Wünschen entsprechend gestalten zu können.



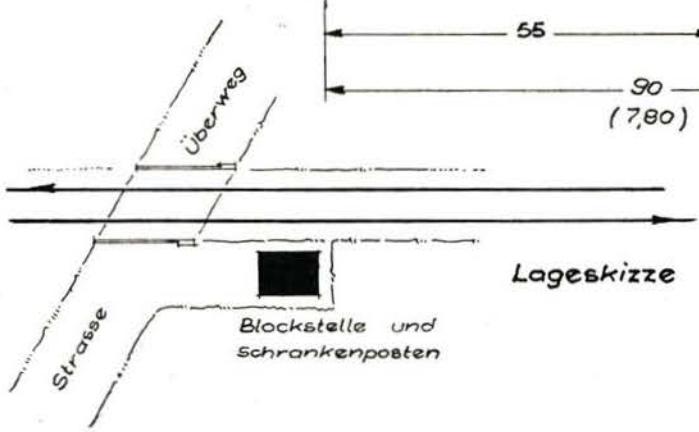
Seitenansicht v. d. Strasse



Seitenansicht

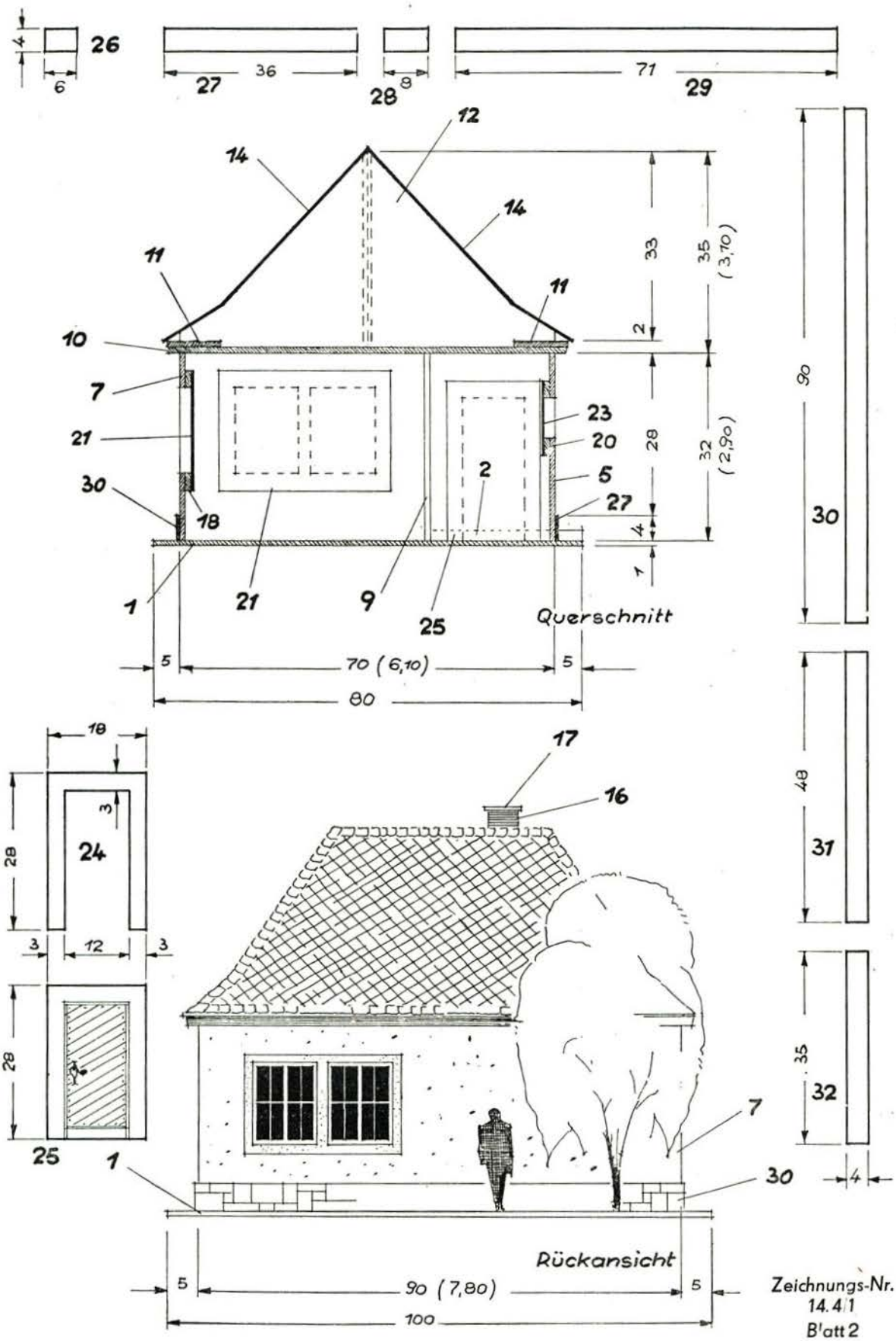


Ansicht v. d. Gleisseite



Lageskizze

Zeichnungs-Nr. 14.4/1
Blatt 1



Zeichnungs-Nr.
14.4/1
Blatt 2