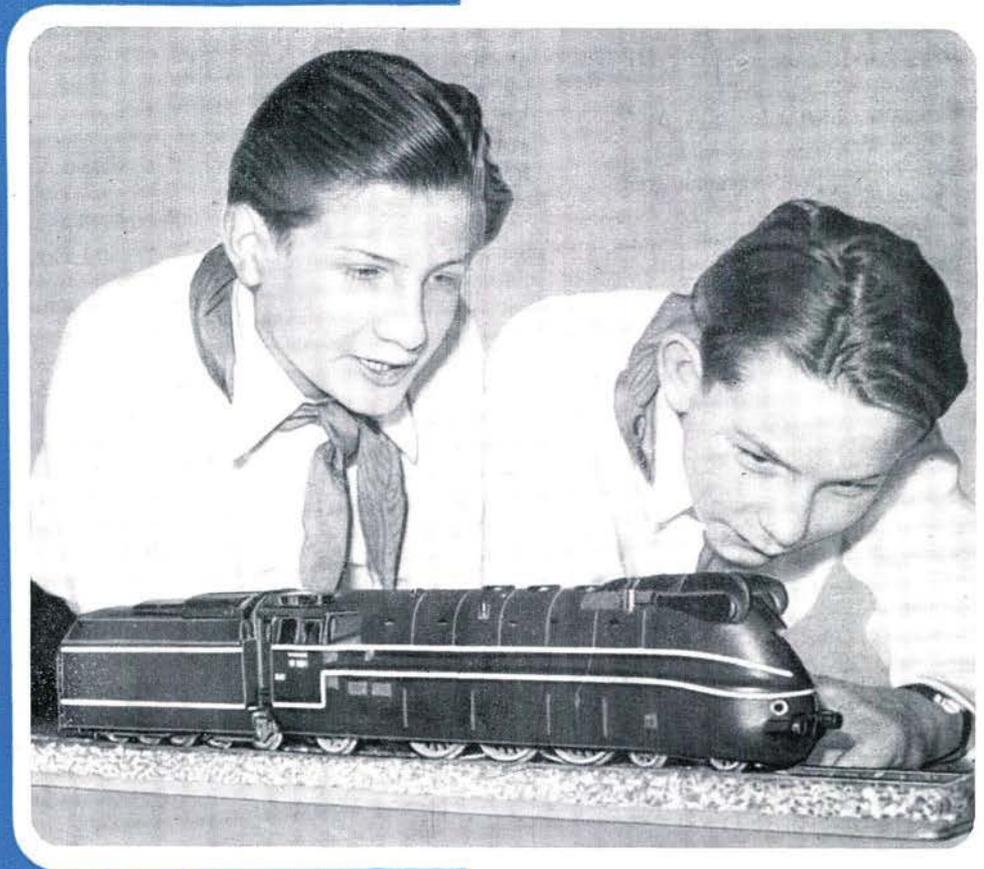


2. JAHRGANG / NR. **10**
LEIPZIG / OKT. 1953

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



FACHBUCHVERLAG GMBH LEIPZIG

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
<i>Günter Seyffarth</i>	
Ruhm und Ehre unseren Aktivisten!	269
Das fortschrittliche Fachbuch — ein unentbehrlicher Helfer der Aktivistenbewegung	
	270
<i>Hermann Dorau</i>	
Für die Verbesserung der Arbeit in den Zirkeln der Modell- eisenbahner	271
<i>Peter Friedel</i>	
Leipziger Messe 1953 — von einem Modellbahner gesehen	272
<i>Ing. Heinz Schönberg</i>	
Fahrregelung bei Modellbahnen, 1. Fortsetzung	277
<i>Ing. Wilhelm Drüger und Jochen Drüger</i>	
Bauanleitung für eine Modell-Lokomotive der Baureihe 24 P 34.15, 1'C-h2v, in der Baugröße H0, 1. Fortsetzung	282
<i>Fritz Hornbogen</i>	
So entstand Schnuckenheim — Schaltungsfragen	289
<i>Karlheinz Brust</i>	
Eine Sonderschaltung für Triebwagenzüge	292
Wer hilft oder gibt Auskunft?	
Windleitbleche	293
Signalbezeichnungen	294
<i>Günter Gebert</i>	
Die Farbspritzanlage des Modelleisenbahners	294
<i>Hans Köhler</i>	
Neue elektrische Lokomotiven in Europa, 1. Teil	295
Mitteilungen	300
Titelbild:	
Die Thälmannpioniere Günter Mursch und Hans Ehrhardt beim Studium des Modells einer stromlinienverkleideten Schnellzugloko- motive der Baureihe 01 ¹⁰ , Achsfolge 2'CI'	
(Foto: Erich Grohs, Berlin-Karlshorst)	

V O R S C H A U

Peter Friedel
Erzeugnisse der Eisenbahnindustrie
auf der Leipziger Messe 1953

Günter Fromm
Wir bauen uns ein Stellwerk

Ing. Günter Schlicker
Ein Veteran vom großen Vorbild —
Bauanleitung für einen Ov-Wagen

Fritz Hornbogen
Bauanleitung für das Modell eines
Diselelektrischen Triebwagens
BC 4 ivT-33 in der Baugröße H0

B E R A T E N D E R R E D A K T I O N S A U S S C H U S S

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 HORNBÖGEN
*VEB Elektroinstallation Oberland,
Sonneberg II/Thüringen,
Köppelsdorfer Straße 132*

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

Redaktion: Ing. Kurt Friedel (Chefredakteur), Heinz Lenius, Leipzig C 1, Nikolaistraße 57, Fernruf 20617. — **Verlag:** Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31, Karl-Heino-Straße 16, Fernruf 417 43, 421 63 und 428 43. — Postscheckkonto: Leipzig 13723. Bankkonto: Deutsche Notenbank Leipzig 1901, Kenn-Nr. 21355. — Erscheint monatlich einmal. — **Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—.** In Postzeitungsliste eingetragen. — Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung. — **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg/S. IV, 26/14. — Veröffentlicht unter der **Lizenz-Nr. 1131** des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. — Nachdrucke, Vervielfältigungen, Verbreitungen und Übersetzungen des Inhalts dieser Zeitschrift in alle Sprachen — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet. — **Anzeigenverwaltung:** DEWAG-werbung, Deutsche Werbe- und Anzeigen-gesellschaft, Filiale Leipzig, Leipzig C 1, Markgrafenstraße 2, Fernruf: 20083. Telegrammschrift: Dewagwerbung Leipzig. Postscheck: Leipzig 122747, und sämtliche DEWAG-Filialen.

Ruhm und Ehre unseren Aktivisten!

Günter Seyffarth, Ministerium für Eisenbahnwesen

Nachdem 1945 der Hitlerfaschismus von der Sowjetarmee zerschlagen war, nahm das deutsche Volk erstmalig im Verlauf seiner Geschichte den wirtschaftlichen Aufbau und die Leitung des Staates in die eigenen Hände.

Entscheidende Reformen zur Demokratisierung des gesellschaftlichen Lebens wurden unter der Führung der Arbeiterklasse in Staat und Wirtschaft durchgeführt.

Die Naziverbrecher und Junker wurden enteignet und bestraft. Nach der Vernichtung des Hitlerfaschismus stand vor dem deutschen Volk als erstes die Aufgabe, die völlig zerstörte Wirtschaft wieder aufzubauen.

Neue Arbeitsstätten mußten aus Trümmern aufgebaut werden. 1946 wurden durch den Willen des Volkes die enteigneten Betriebe der Nazikriegsverbrecher und Monopolherren in die Hände des Volkes überführt. Daraus ergab sich die große Aufgabe, entsprechend der grundlegend neuen wirtschaftlichen Entwicklung das Bewußtsein unserer Werktätigen entscheidend zu verändern.

In den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben entwickelten unsere Werktätigen immer mehr eine neue Einstellung zur Arbeit.

Beim Aufbau unserer Wirtschaft stützen wir uns in erster Linie auf die großen Erfahrungen des Sowjetvolkes, das bewiesen hat, welche Leistungen die Werktätigen vollbringen können, nachdem sie die entscheidenden Produktionsmittel in ihre Hände genommen und damit die kapitalistische Ausbeutung für immer beseitigt haben.

Aus ihren Erfahrungen lernend beschränken wir neue Wege zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, die stetig zur Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung führen.

Gewaltige Leistungen wurden von den Werktätigen vollbracht, um in das vom Hitlerfaschismus hinterlassene Chaos Ordnung zu bringen.

Vor den Eisenbahnarbeitern stand die Aufgabe, den vollkommen daniederliegenden Betrieb und Verkehr in Gang zu setzen. Hierbei sind besonders die vielen selbstlos geleisteten Arbeitsstunden unserer Eisenbahnarbeiter hervorzuheben.

Der Ruf nach einem besseren Leben wurde immer lauter.

Es galt, restlos mit den alten kapitalistischen Arbeitsmethoden zu brechen, um somit die Möglichkeit zu schaffen, den Lebensstandard der Werktätigen und der Bevölkerung zu verbessern. Von einem großen Teil der Werktätigen und hier wieder insbesondere von dem fortschrittlichen Teil der Arbeiterklasse wurde erkannt, daß, wie Lenin es die sowjetischen Arbeiter lehrte, die Arbeitsproduktivität in letzter Instanz das Allerwichtigste, das Ausschlaggebendste für den Sieg der neuen Gesellschaftsordnung ist.

Mit der großen Leistung des Kohlenhäuers Adolf Hennecke, der am 13. 10. 1948 sein Fördersoll mit 380% erfüllte, wurde eine neue Epoche in der Einstellung unserer Werktätigen zur Arbeit eingeleitet. Die große

Tat Henneckes wurde von den fortschrittlichen Kräften unseres Volkes mit großer Freude begrüßt.

Alle Versuche des Klassenfeindes, diese ruhmvolle Leistung herabzuwürdigen, scheiterten am starken Aufbauwillen der Werktätigen.

Das Charakteristische der Henneckebewegung bestand darin, daß die alten Normen durch eine bessere Arbeitsorganisation und durch Anwendung von Neuerermethoden ohne Mehraufwand an Arbeitskraft überboten wurden.

Die Henneckeaktivisten sind Menschen, die vorbildlich arbeiten, mit dem Material sehr sparsam umgehen und damit die Produktionskosten senken; es sind Menschen, die nach der Weisung W. I. Lenins unermüdlich lernen und sich die höchsten technischen Kenntnisse aneignen. Sie beweisen damit, daß die Arbeiterklasse, wenn sie im Besitz der Produktionsmittel ist, besser arbeiten und wirtschaften kann als die Kapitalisten.

Die großen Leistungen Adolf Henneckes wurden vom Bundesvorstand des FDGB zum Anlaß genommen, den 13. Oktober zum Tag der Aktivisten zu erklären. Adolf Hennecke aber konnte diese Leistung nur vollbringen, weil die Sowjetarmee das deutsche Volk vom Hitlerfaschismus befreit hat und dadurch auch die Möglichkeit eines regen Erfahrungsaustausches mit den sowjetischen Arbeitern und Technikern geschaffen wurde.

Aufbauend auf den Erfahrungen des sowjetischen Kohlenhäuers Alexej Stachanow aus dem Donezbecken, der am 31. 8. 1935 seine Tagesnorm durch Verbesserung der Arbeitsmethoden um das 14fache übererfüllte, durchbrach Adolf Hennecke am 13. Oktober 1948 die alten bestehenden Normen und zeigte allen deutschen Werktätigen, wie unter den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen durch Anwendung neuer Arbeitsmethoden ein besseres Leben errungen werden kann.

Gestützt auf die großen Erfahrungen der ruhmreichen Stachanowbewegung der Sowjetunion wurde die Henneckebewegung bei uns sehr schnell zu einer Massenbewegung.

Am 8. 11. 1948 setzte der Lokführer Paul Heine im Bahnbetriebswerk Leipzig-Wahren den Hebel zur Aktivistenbewegung bei der Deutschen Reichsbahn an. Paul Heine, Lokführer und Held der Arbeit der Deutschen Reichsbahn, war bei uns der Bahnbrecher der Schwerlastzugbewegung. Er entwickelte Kreis-, Dreieck- und Langstreckenfahrten mit dem Ziel, das Streckennetz zu entlasten, Kohlen und Lokomotiven einzusparen und damit die Durchlaßfähigkeit der Strecken zu erhöhen. Die 500er-Bewegung brachte große Fortschritte. Riesige Mengen an Kohle wurden eingespart, der Verkehr auf den Strecken wurde flüssiger gestaltet, was sich letzten Endes positiv auf den Betriebsablauf zur Bewältigung der Transporte und damit vor allen Dingen auf die Versorgung der Bevölkerung auswirkte. Die alte Losung, die wir in unserer Wirtschaft 1945 aufstellten, und zwar: „Erst mehr produzieren und dann besser leben“, hat sich als richtig erwiesen und im Hinblick auf die Verbesserung des

Lebensstandards tausendfach bewahrheitet. Unter dieser Losung verwirklichen wir auch den neuen Kurs der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik.

Gewaltige Aufgaben stehen uns Eisenbahnern jährlich zur Bewältigung des Herbstspitzenverkehrs bevor. Durch die bedeutenden Leistungen unserer Aktivisten im Eisenbahntransportwesen und mit verstärkter Anstrengung können und werden diese großen Aufgaben gemeistert werden.

Die jüngsten Anstrengungen zur Bewältigung des Herbstspitzenverkehrs zeigen sich im Wettbewerb der Deutschen Reichsbahn um die „Grüne Strecke“. Rund 6000 Eisenbahner der Strecke Schwarzenberg—Zwickau—Altenburg und Leipzig konnten in der ersten Zwischenbewertung im Wettbewerb um die „Grüne Strecke“ als Sieger von 23 Strecken hervorgehen. Sie fuhren 80,5% aller Züge pünktlich und 71,7% voll ausgelastet zum Zielbahnhof. Für ihre hervorragenden

Leistungen erhielten diese Kollegen des Eisenbahntransportwesens als Auszeichnung eine Geldprämie. Die Aktivistenbewegung bei der Deutschen Reichsbahn entfaltet sich in ihrem Entwicklungsgang zu einer großen Wettbewerbsbewegung. Diese Bewegung trägt wesentlich dazu bei, die Lebenslage unserer Bevölkerung durch verbesserte Arbeitsorganisation und Senkung der Selbstkosten zu erhöhen.

Auch dieses Jahr werden am 13. Oktober wieder viele Eisenbahner, die mehr als ihre Pflicht taten und hervorragende Leistungen erzielten, mit dem Ehrentitel „Bestarbeiter“ oder „Aktivist des Fünfjahresplanes“ ausgezeichnet.

Ruhm und Ehre unseren Aktivisten, die durch ihre vorbildlichen Arbeitsergebnisse wesentlich dazu beitragen, die Lebenslage der Bevölkerung der Deutschen Demokratischen Republik zu verbessern und den Kampf um die demokratische Einheit unseres deutschen Vaterlandes erfolgreich zu beenden.

Das fortschrittliche Fachbuch – ein unentbehrlicher Helfer der Aktivistenbewegung

Wieder ehren wir am 13. Oktober unsere Aktivisten. Wie in den anderen Ländern des Friedenslagers hat die Aktivistenbewegung auch bei uns in der Deutschen Demokratischen Republik Hunderttausende fortschrittlicher Werktätiger erfaßt. Worin bestehen die gesellschaftlichen Grundlagen, die Motive und die Mittel, die es unseren Werktätigen ermöglichen, Aktivistenleistungen zu erzielen?

Im Gegensatz zu den kapitalistischen Produktionsverhältnissen, in denen die Arbeit eine Fron der ungeheuren Mehrheit der Bevölkerung für die Profite einer ausbeutenden Minderheit ist, kommen in unserer volkseigenen Friedenswirtschaft erhöhte Produktionsleistungen unmittelbar und auch indirekt den Werktätigen in ihrer Gesamtheit wie auch als Einzelpersonen zugute. Die Werktätigen steigern darum bei uns ihre Produktionsleistungen in dem berechtigten Bestreben, ihre Lebenshaltung zu verbessern. Sie fühlen sich dem deutschen Volk tief verbunden und wissen, daß die demokratische Einheit und die nationale Unabhängigkeit Deutschlands nur in treuer Freundschaft und unter Führung der Sowjetunion errungen werden können, wenn das deutsche Volk selbst die dafür erforderliche Bewußtheit und Organisiertheit entfaltet. In diesem Sinne beginnt auch bei uns die Arbeit eine Sache des Ruhmes und der Ehre zu werden.

Neben diesem hohen Bewußtsein beweisen die Aktivisten mit ihren großen Leistungen, daß sie Meister ihres Faches sind. Im Gegensatz zu den Methoden, mit denen der Kapitalismus aus den Werktätigen Leistungen herauspreßt, erringen unsere Aktivisten ihre Erfolge ohne Raubbau an ihrer Arbeitskraft mit Hilfe der Beherrschung der Technik und einer ausgezeichneten Organisation des Arbeitsablaufs. Voraussetzung dafür sind große Produktionserfahrungen. Auf welche Weise sind die Aktivisten in ihren Besitz gelangt? Viele haben Jahrzehnte hindurch in den verschiedensten Betrieben gearbeitet und auf diese Weise überdurchschnittliche Kenntnisse erworben. Aber nicht alle sind diesen Weg gegangen, der langwierig, schwer und von zahlreichen Zufällen begleitet ist.

Ein Blick in die Presse zeigt uns tagtäglich, wie viele, namentlich jüngere Aktivisten, sich die erforderlichen Kenntnisse durch das eifrige Studium der fortschrittlichen Fachliteratur erwerben. Dadurch lernten sie, das Wesentliche in den vor ihnen stehenden Aufgaben zu

erkennen und erfolgreiche Methoden zu ihrer Lösung anzuwenden.

Die Notwendigkeit der gesellschaftlichen Lösung der technischen Probleme ergibt sich ohne weiteres aus dem gesellschaftlichen Charakter der Produktion. Wie stark sind fast alle Kollegen eines Werkes betroffen, wenn ein Fehler an einem großen Werkstück aus Grauguß aufgetreten ist! Langwierige Formerarbeit ist notwendig, um ein Ersatzstück zu schaffen. Wie stark wird der Produktionsablauf ganzer Betriebsabteilungen gestört, wenn durch einen unglücklichen Zufall der Körper einer großen Werkzeugmaschine größeren Bruchschaden hat! Wir kennen alle die Umständlichkeit und die Fragwürdigkeit des Versuchs, solche Schäden an größeren Maschinenteilen aus Grauguß durch Schweißen zu beheben. Bisher hatten wir keine Schweißmethode zur Erzeugung von Schweißnähten in Grauguß, die einigermaßen fest und dicht waren, von den beim Schweißen im Material hervorgerufenen Spannungen und ihren Gefahren nicht zu reden. In dieser Hinsicht hat der sowjetische Eisenbahningenieur A. G. Nasarow mit der von ihm entwickelten Methode des Kaltschweißens von Grauguß grundlegenden Wandel geschaffen. Damit werden Schweißnähte erzeugt, die dem Grauguß selbst an Festigkeit und Dichtheit nicht nachstehen. Nasarow schilderte seine Erfolge in dem auch in deutscher Übersetzung vorliegenden Fachbuch „Das Kaltschweißen von Grauguß mit kombinierten Elektroden“. Damit leistet er unseren Betrieben eine unmittelbare Hilfe bei der Überwindung von Stillstandszeiten und Produktionsstörungen anderer Art, wie in den herangezogenen Beispielen vorstehend angedeutet wurde. Neue Schwierigkeiten entstehen vielfach, wenn in kleineren Betrieben die erforderlichen gebündelten Spezialelektroden für Graugußschweißungen nicht zur Hand sind. Auch für einen solchen Fall erfolgt eine leicht verständliche Anleitung, wie man sich mit einfachen Hilfsmitteln solche Elektroden selbst anfertigt.

Bedeutende Leistungen haben die sowjetischen Eisenbahner in den letzten Jahren bei der Umlaufbeschleunigung der Lokomotiven und Güterwagen erzielt. Hier denken wir vor allen Dingen an die Stalinpreisträgerin Koroljowa, die mit der 500 000er-Bewegung erreicht, daß eine Lok durchschnittlich 500 Nutz-km täglich mit einem 1000 t-Zug fährt. Durch die Anwendung

der Erkenntnisse von Klawdia Koroljowa wurde es möglich, in der Sowjetunion nicht nur den Lokumlauf, sondern auch die Verkehrsleistung und den Wagenumlauf, also die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes insgesamt, bedeutend zu verbessern. Die 500 000er-Bewegung ist heute in der Sowjetunion zu einer Massenbewegung geworden, die dem Sowjetstaat Lokomotiven und große Mengen an Kohle erspart. Die sowjetische Eisenbahn erreicht damit eine wesentliche Beschleunigung des Lok- und Wagenumlaufs, eine Verkürzung der Transportzeiten und eine bedeutende Erhöhung der Transportleistungen. Ihre wissenschaftlichen Erkenntnisse hat die Stalinpreisträgerin Koroljowa in dem Fachbuch „Erfahrungen mit dem beschleunigten Durchlauf der Züge“ niedergelegt, das für Fahrdienst- und Zugleiter von besonderem Interesse und in deutscher Übersetzung im Fachbuchverlag Leipzig erschienen ist.

Im gleichen Verlag ist auch die ebenfalls aus der Feder von Koroljowa stammende Broschüre über „Die Massenbewegung der 500er“ erschienen. Die Massenbewegung der 500er-Eisenbahner, die gewissermaßen die Vorstufe zur 500 000er-Bewegung darstellt, ist von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung, weil sie neue Reserven zur Steigerung der Beförderungsleistungen und zur Senkung der Selbstkosten erschlossen hat. Dem gleichen Thema ist eine im Fachbuchverlag erschienene Broschüre über „Arbeitsverfahren der 500er-Lok-

führer“ gewidmet, die Aufsätze zahlreicher, mit dem Stalinpreis ausgezeichneten sowjetischer Lokführer enthält.

Über die genannten Titel hinaus liegen im Rahmen der Publikationen des Fachbuchverlages weitere wertvolle Übersetzungen aus dem Russischen vor:

Sochatschewski: „Lokbetrieb und Lokwirtschaft“,

Pawljuk: „Die mechanisierte Gleisunterhaltung“,
Botolow: „Fortschrittliche Arbeitsmethoden auf Güterbahnhöfen“.

Diese Fachbücher werden unseren Eisenbahnern helfen, die sowjetischen Methoden zu studieren, um sie dann unter Berücksichtigung der Arbeitsbedingungen der Deutschen Reichsbahn bewußt anzuwenden.

Wenn wir unseren Aktivisten am 13. Oktober in festlichem Rahmen unsere Bewunderung und Ehrerbietung zum Ausdruck bringen, schließen wir folgende Gedanken ein:

Wieviel größer wird die Zahl der Aktivisten sein, wieviel höher werden sich ihre Leistungen steigern, wieviel freier von Störungen wird unsere Produktion ablaufen, wenn Werkleitungen und Gewerkschaften, Betriebsbibliothekare und Volksbuchhändler unseren Werk tätigen bewußter und umsichtiger als bisher helfen, sich die Erfahrungen und Kenntnisse anzueignen, die ihnen die fortschrittliche Fachliteratur, namentlich die sowjetische, vermittelt!

Für die Verbesserung der Arbeit in den Zirkeln der Modelleisenbahner

Hermann Dbrau, Zentralvorstand der IG Eisenbahn

Der Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn verfolgt mit großem Interesse die Arbeit in den Modellbahnzirkeln. Sie haben die Aufgabe, das kulturell-technische Niveau unserer Eisenbahner, vor allem der Jugendlichen und Pioniere, sowie der Eisenbahnerkinder ständig zu erhöhen.

In den Arbeitsgemeinschaften der Jungen Pioniere wird durch die Beschäftigung mit den Problemen des Eisenbahnwesens die Liebe und das Interesse zu einem unserer größten volkseigenen Betriebe geweckt und nicht wenige werden den Wunsch haben, einmal Eisenbahner zu werden.

Es zeigen sich jedoch in der Zirkelarbeit der Modelleisenbahner noch ernste Schwächen, die Zirkel erhalten von den Gewerkschaftsleitungen noch zu wenig Unterstützung und Anleitung für ihre Arbeit.

Dies hat vor allem seine Ursache darin, daß die Anleitung für die Zirkel der Modelleisenbahner nicht von den Gewerkschaftsleitungen, Gebietsvorständen und Betriebsgewerkschaftsleitungen bzw. von den Kommissionen für Kulturelle Massenarbeit erfolgt, sondern von der Hauptkommission und den Bezirkskommissionen der Modelleisenbahner bei der Industriegewerkschaft Eisenbahn.

Diese Kommissionen stehen jedoch nur auf dem Papier und waren seit ihrem Bestehen nicht arbeitsfähig. Diese Form der Anleitung führte auch dazu, daß sich die Betriebsgewerkschaftsleitungen und Vorstände der Gewerkschaft für die Arbeit in den Modellbahnzirkeln nicht verantwortlich fühlten.

Der Kollege Jessel, Vorsitzender der Hauptkommission der Modelleisenbahner bei der IG Eisenbahn, nahm nicht die Hilfe der örtlichen und betrieblichen Gewerkschaftsorgane bei der Entwicklung der Zirkel der Modelleisenbahner in Anspruch. Dies führte dazu, daß die Zirkel der Modelleisenbahner aus dem Direktorfonds und der Gewerkschaftskasse keine Mittel zur Entwicklung ihrer Arbeit erhielten.

Er stützte sich in seiner Eigenschaft als Vorsitzender einer gewerkschaftlichen Kommission vor allem auf örtliche Zirkel, welche keine Bindung mit unseren Betrieben hatten.

Seine Bestrebungen gingen dahin, die Zirkel der Modelleisenbahner aus der kulturellen Massenarbeit der Gewerkschaft herauszulösen und eine eigene Organisation zu schaffen.

Das führte zu einem Stillstand in der Entwicklung der Zirkelarbeit unserer Modelleisenbahner.

Deshalb hat das Sekretariat des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn nach eingehender Untersuchung beschlossen, dem Kollegen Jessel seine Mißbilligung auszusprechen und ihn all seiner Funktionen bei den Modelleisenbahnern zu entheben.

Um die Verantwortlichkeit der gewerkschaftlichen Organe voll herzustellen, sind die Haupt- und Bezirkskommissionen der Modelleisenbahner sofort aufzulösen.

Die Arbeitsunterlagen sowie Stempel sind den zuständigen Bezirksvorständen und dem Zentralvorstand der IG Eisenbahn zu übergeben.

Der Zentralvorstand weist alle Gewerkschaftsleitungen darauf hin, daß die Zirkel der Modelleisenbahner Zirkel der kulturellen Massenarbeit sind und daß jede Industriegewerkschaft und Gewerkschaft eigenverantwortlich für ihre Zirkel ist, wobei unsere Industriegewerkschaft den anderen Industriegewerkschaften durch Patenschaften helfen wird, die Zirkelarbeit auf diesem Gebiet zu entwickeln.

Es wird Wert darauf gelegt, daß in unseren Zirkeln der Modelleisenbahner vor allem jugendliche Eisenbahner, FDJler und Junge Pioniere der Patenschulen sowie Eisenbahnerkinder tätig sind.

Die Unterbezirksvorstände und Betriebsgewerkschaftsleitungen sind für die Anleitung und Kontrolle der Arbeit in den Zirkeln der Modelleisenbahner voll verantwortlich.

Nach Absprache mit den Betriebsleitungen soll den Zirkeln unbürokratisch aus Produktionsabfällen Bastelmaterial zur Verfügung gestellt werden.

Zur Unterstützung aller Modelleisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik wird die Zeitschrift „DER MODELLEISENBÄHNER“ herausgegeben. Der bestehende **NORMAT**-Ausschuß wird durch die **Industriegewerkschaft Eisenbahn** in seiner Arbeit weiterhin gefördert werden, weil er ein wichtiges technisches Instrument zur Entwicklung der Arbeit in den Zirkeln der Modelleisenbahner ist. Er hat die Aufgabe, alle technischen Fragen im Modellbahnbau zu klären.

Leipziger Messe 1953 – von einem Modellbahner gesehen

Peter Friedel

Kurz vor der Leipziger Messe war es mir möglich, im LEW „Hans Beimler“ an der Probefahrt einer neuen 75 t Abraumlok teilzunehmen. Das, was ich sonst bei meinen Lokmodellen im Kleinen ausprobierte, erlebte ich hier im Großen: Bremsprüfungen, Prüfungen auf Schaltsicherheit usw. — und diese Prüfung der Lok geschah wirklich auf „Herz und Nieren“, so daß der Fachmann vom Bergbau, der zur Abnahme anwesend war, seine vollste Zufriedenheit zum Ausdruck brachte. In einem anschließenden Gespräch mit dem Abteilungsleiter erfuhr ich, daß das LEW „Hans Beimler“ zur Leipziger Messe in einer Modellschau alle Lokomotiven, die es baut, ausstellen wird.

Dies steigerte meine Spannung noch mehr, so daß ich den Messebeginn mit größter Ungeduld erwartete. — Doch endlich war es so weit. Am 30. August öffnete die Leipziger Messe um 8 Uhr ihre Tore für die vielen tausend Besucher des In- und Auslandes.

Mein erster Gang am Sonntag galt dem Messehaus Petershof, um hier die Erzeugnisse der Modellbahnindustrie anzusehen. Nach einem kurzen informativem Rundgang durch die Ausstellung hatte ich den Eindruck, daß unsere volkseigene Modellbahnindustrie in bezug auf modellgetreue Erzeugnisse einen weiteren großen Schritt nach vorn getan hat. Sodann betrachtete ich die Ausstellungsstücke der einzelnen Firmen eingehender.

Wie im Vorjahre hat der VEB Elektroinstallation Oberlind wieder seine hervorragenden Piko-Modelle der E 44 und E 46 (beide Spur. H0) ausgestellt. In einem Gespräch mit den Konstrukteuren dieser Ellok-Modelle, Koll. Ing. Fickert und Koll. Hornbogen, erfuhr ich, daß beide Lok auch für Gleichstrombetrieb gebaut werden sollen und die Wechselstrom-Lok mit einem bedeutend verbesserten Motor ausgerüstet sind. Auf der Ausstellungsanlage (Bild 1) wurde dies auch unter Beweis gestellt. Eine E 46 durchfuhr den Außenkreis mit 44 Güterwagen ohne besondere Anstrengung sowohl in Modell- als auch in Spielzeuggeschwindigkeit. Bei einer weiteren Probefahrt mit 50 Güterwagen war die Leistung der Lok die gleiche, doch die vorderen Wagen begannen infolge des größeren Zuggewichtes in der Kurve zu kippen. Weiterhin wurde der in diesen Lok eingebaute neue Fahrtrichtungsumschalter vorgeführt, der keine besondere Magnetspule besitzt und in der verbesserten Ausführung einwandfrei arbeitet. (Hierzu siehe auch die Artikel von Ing. Fickert in den Heften Nr. 1/52 und Nr. 8/53).

Die Piko-Ausstellungsanlage — eine Konstruktion des Kollegen Hornbogen — war wohl die beste auf der ganzen Messe. Sie bestand aus einem teilweise zweigleisig liegendem Oval, das von zwei Zügen in entgegengesetzter Fahrtrichtung befahren wurde. Getrennt da-

Alle Betriebsgewerkschaftsleitungen und Gebietsvorstände werden verpflichtet, unseren Zirkeln der Modelleisenbahner mehr Aufmerksamkeit und Unterstützung zukommen zu lassen.

Die festgelegten Beträge für das Zirkelwesen aus der Gewerkschaftskasse und dem Direktorfonds im Betriebskollektivvertrag 1953 sind ebenfalls auf die Zirkel der Modelleisenbahner aufzugliedern.

Diese Maßnahmen, die in enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Eisenbahnwesen durchgeführt werden, werden dazu beitragen, daß die Arbeit in den Zirkeln der Modelleisenbahner wesentlich verbessert wird.

von lag ein Außenkreis, auf dem die oben erwähnte großartige Zugkraft der Lokomotiven demonstriert wurde. Ein Verschiebebahnhof mit Ablaufberg ergänzte

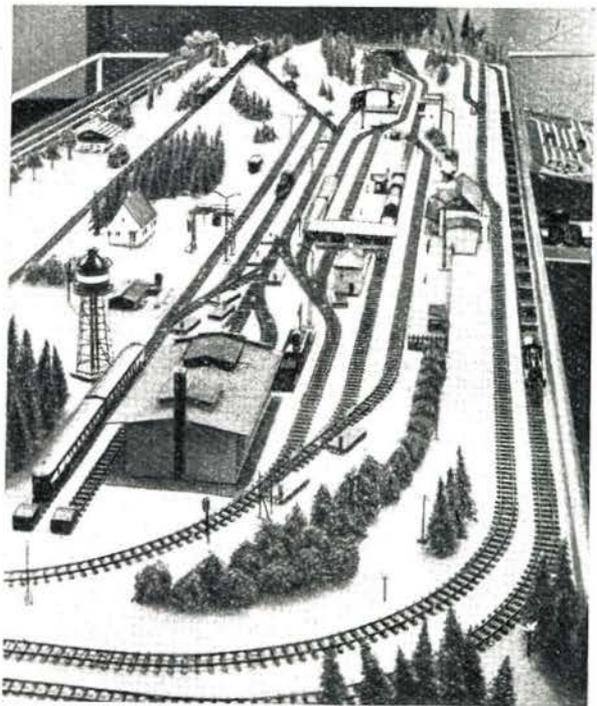


Bild 1 Gesamtansicht der Piko-Ausstellungsanlage in der Baugröße H0 (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

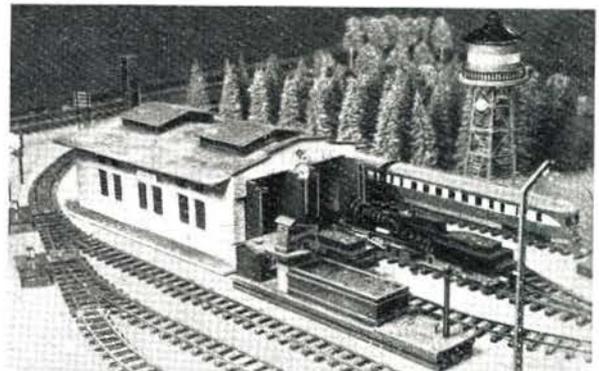


Bild 2 Blick auf das Bahnbetriebswerk der Piko-Ausstellungsanlage (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

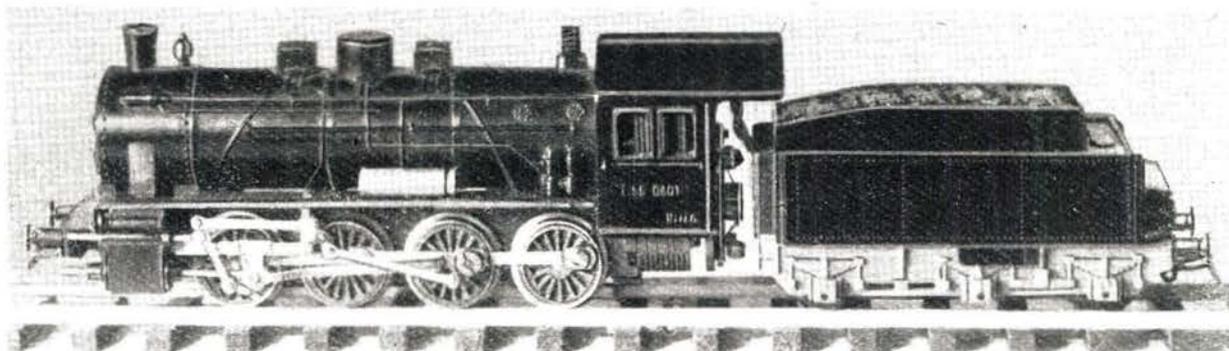


Bild 3 Güterzuglok der Baureihe 55 in der Baugröße H0 aus der Piko-Produktion (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

das Bild. Der gesamte Fahrbetrieb sowie die vorschriftsmäßigen Sicherungsanlagen arbeiteten vollautomatisch. Hierzu wurden nach den Angaben von Kollegen Hornbogen 8 Relais benutzt. Im Bahnhof wurden die Zugsbewegungen durch ein Gleisbildstellwerk gesteuert. Auf dem Ablaufberg rangierte eine Dampflok der Baureihe 55. Dieses formschöne Modell (Bild 3) soll, nachdem jetzt einige bautechnische Schwierigkeiten überwunden sind, demnächst im Handel erhältlich sein und wird dann vielen Modelleisenbahnern, die ihre Lokomotiven nicht selbst bauen können, als Ergänzung zu ihrer Anlage viel Freude bereiten.

Der Triebwagenpark der Piko-Produktion wurde durch einen Oberleitungstriebwagen ergänzt (Bild 4). Darüber hinaus befindet sich das Modell eines dieselhydraulischen Schnelltriebwagens in Vorbereitung, so daß dann mit dem schon bekannten Modell des BC 4 ivT-33 3 Piko-Triebwagen zur Verfügung stehen. Die 3 alten Typen der Piko-Spielzeuglok sowie ein umfangreicher Wagenpark runden das Produktionsprogramm des VEB Elektroinstallation Oberlind an rollendem Material ab. Doch damit sind noch keineswegs die Piko-Neuheiten dieses Jahres erschöpft. Die bisherige unschöne Piko-

Schiene wurde durch eine verbesserte Ausführung ersetzt, bei der das Schienenprofil nicht mehr wie bisher auf einem Gleiskörper aus Preßmasse, sondern auf einzelnen Holzschwellen montiert ist. In Vorbereitung befindet sich eine weitgehend modellgerechte Vollprofil-schiene auf Schwellenband. Bei den neuen Schienen beträgt der Kreisdurchmesser 88 cm.

Als Ergänzung zu den schönen Oberleitungsmodellen müßte Piko nun noch bis zur nächsten Messe einen passenden Oberleitungsmast herstellen.

Mein Gang führte mich weiter zum volkseigenen Betrieb Modellbahnbau Bergfelde. Auf der Ausstellungsanlage fielen mir 2 Modelle eines Portalkranes ins Auge. Krananlagen sind bisher noch Stiefkinder beim Anlagenbau. Der VEB Bergfelde hat versucht, Abhilfe zu schaffen. Auf einem kleinen Schienenoval führte Bergfelde seine Neuschöpfung, ein gutes Lok-Modell der Baureihe 62 (Spur H0) vor (Bild 5). Die ersten Probelok wurden, wie ich aus einem Gespräch mit einem Kollegen vom Messestand erfuhr, mit einem Achsausgleichs- hebel zwischen den beiden vorderen Triebachsen ausgerüstet. Diese Konstruktion hat sich jedoch bei den Prüfungen auf Steigungen nicht bewährt, so daß sie bei



Bild 4 Oberleitungstriebwagen ET 25 a/b in der Baugröße H0 aus der Piko-Produktion (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

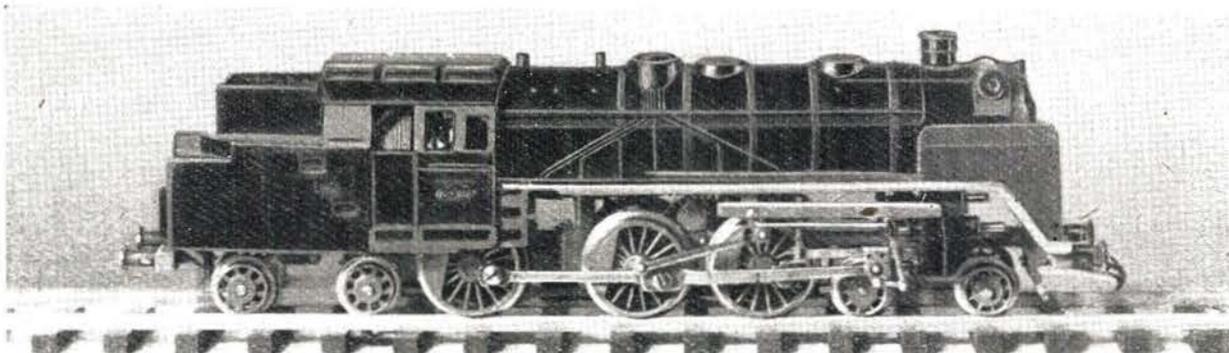


Bild 5 Tenderlok der Baureihe 62 in der Baugröße H0 aus der Produktion des VEB Modellbahnbau Bergfelde (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

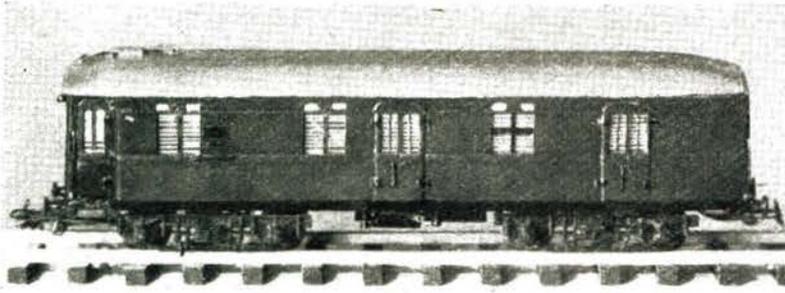


Bild 6
Postwagen in der Baugröße H0
aus der Produktion des VEB
Modellbahnbau Bergfelde
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

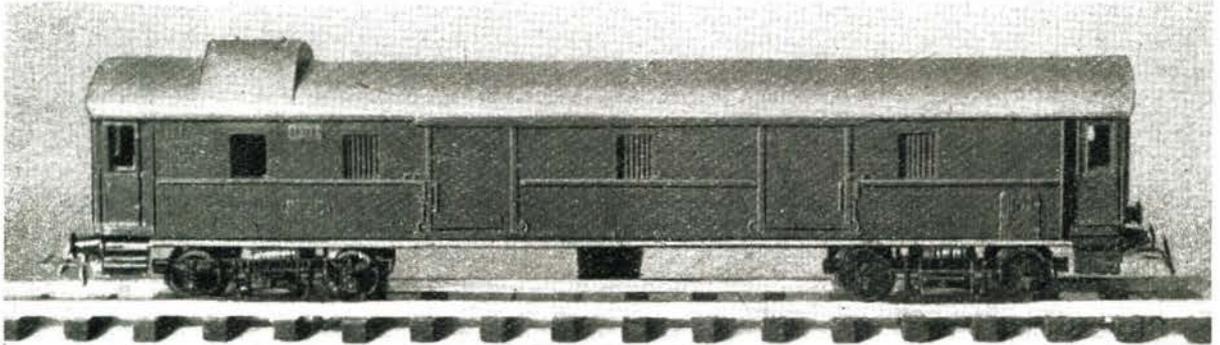


Bild 7 Packwagen in der Baugröße H0 aus der Produktion des VEB Modellbahnbau Bergfelde
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

den Modellen der Serienproduktion geändert wird. Als erster Modellbaubetrieb zeigte der VEB Bergfelde einen Postwagen, der den meisten Modelleisenbahnern wohl gut gefallen wird (Bild 6).

— Ich möchte hier bemerken, daß sämtliche Modellbahn-Erzeugnisse nach Begutachtung durch den Ausschuß NORMAT noch einmal gesondert in einer Industrieschau besprochen werden. —

Doch weiter zur Ausstellung von Bergfelde. Ausgezeichnet hat mir der neue D-Zug-Packwagen (Spur H0) gefallen (Bild 7). Dieser Packwagen ist im wesentlichen modellgetreu gestaltet. Zu bemängeln wäre vielleicht, daß sich seine Türen nicht öffnen lassen, daß die Trittbretter von der Hauptausführung abweichen und daß man, obwohl die Typenbezeichnung in deutlich lesbarer Schrift eingepreßt ist, vergessen hat, die Bezeichnung des Eigentümers — DR — in der Preßform zu berücksichtigen. Trotz dieser geringfügigen Abweichungen, die hier nur der Vollständigkeit des Überblicks wegen aufgeführt sind, stellt dieses Modell eine wertvolle Ergänzung jeder Modellbahnanlage dar. Einige Lichtsignaltypen in guter Ausführung vervollständigen das Produktionsprogramm des VEB Modellbahnbau Bergfelde.

Am Messestand der Firma Herr, Berlin, waren eine Menge Bastler-Einzelteile ausgestellt, die schon vielen Modelleisenbahnern bekannt sind. Dazu war als Neuschöpfung das Gützold-Modell der Baureihe 64 (Spur

H0) zu sehen (Bild 8), das, wie die Modell-Lok der Baureihe 24, wieder als gelungene Nachbildung angesehen werden kann.

Der VEB Elektromotorenwerk Göllingen zeigte einen neuen Regeltransformator in Pultform. Er ist in ein geschlossenes Preßstoffgehäuse eingebaut und besitzt außer den Anschlüssen der Regelspannung feste Anzapfungen für die sekundäre Nennspannung. Geliefert wird er für Wechselstromanlagen und mit eingebautem Gleichrichter für Gleichstromanlagen.

Modelle in der Baugröße 0 zeigten die beiden Hersteller VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm und Zeuke u. Wegwirth.

Am Stand des VEB Stadtilm las ich an einer Tafel: „Unsere Modelleisenbahnen werden zu 70% aus Material aus örtlichen Reserven hergestellt“. Die Arbeiter aus Stadtilm zeigen uns damit, wie sie in tatkräftiger Weise den neuen Kurs unserer Regierung unterstützen. Beim VEB Stadtilm waren ein Lok-Modell der Baureihe 64, das auf Grund seiner guten Ausführung schon nicht mehr als Spielzeuglok im üblichen Sinne bezeichnet werden kann (Bild 9), und ein verkürztes Modell des LOWA-Doppelstockwagenzuges, das anstatt vier- nur dreiteilig ist (Bild 10), zu sehen.

Zeuke u. Wegwirth zeigte eine Modell-Lok der Baureihe E 44 (Bild 11) und einen dieselektrischen Schnelltriebwagen (Bild 12). Für beide Modelle gilt in bezug auf Modelltreue das gleiche, wie über das Modell der Baureihe 64 ausgeführt wurde.

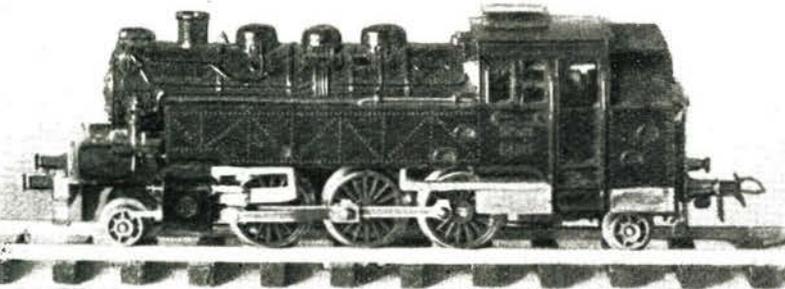


Bild 8
Tenderlok der Baureihe 64 in der
Baugröße H0 aus der Produktion
der Fa. Gützold
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

Bild 9
Tenderlok der Baureihe 64 in der
Baugröße 0 aus der Produktion
des VEB (K) Metallwarenfabrik
Stadttilm
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

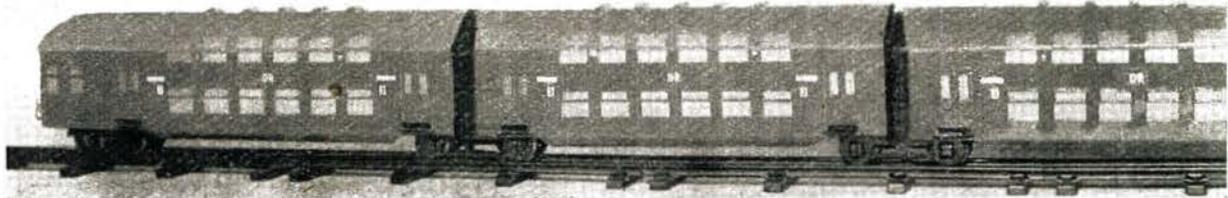
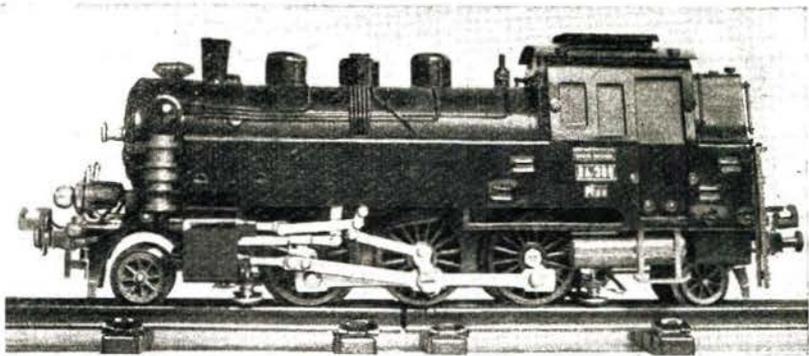


Bild 10 Dreiteiliger Doppelstockwagenzug in der Baugröße 0 aus der Produktion des VEB (K) Metallwarenfabrik Stadttilm (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

Bild 11
Ellok E 44 in der Baugröße 0 aus
der Produktion der Fa. Zeuke
und Wegwirth
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

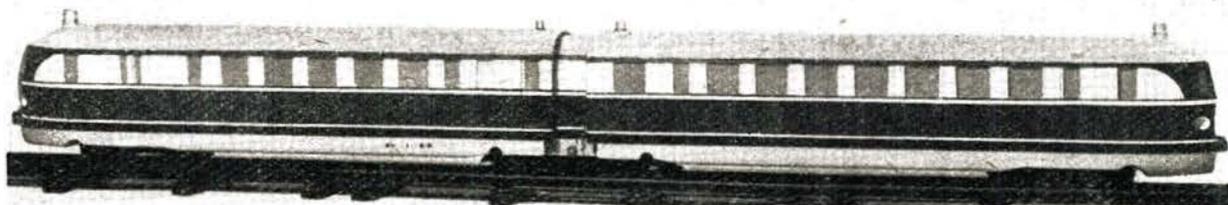
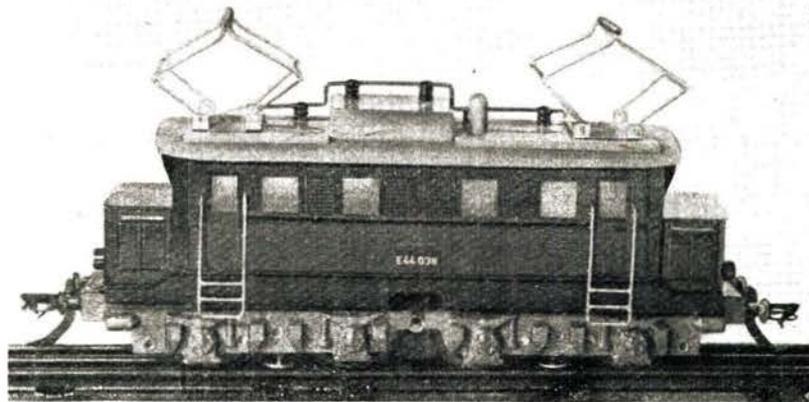


Bild 12 Fliegender Kölner in der Baugröße 0 aus der Produktion der Fa. Zeuke u. Wegwirth
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

Auf der Ausstellungsanlage der Firma Noch waren mehrere sehr schöne Gebäudemodelle in der Baugröße H0 zu sehen, von denen besonders das Empfangsgebäude (Bild 13) des Bahnhofes „Bergzell“ auffiel. Die Firma Lowel (L. Westphal), Leipzig, zeigte als einziger Aussteller außer Tunnels, Gebäuden u. a. m. in Baugröße H0 Schienenbett-Holzprofile. Das Profil hat eine Höhe von etwa 7 mm und wird als Gerade in Längen von 50 cm geliefert. Außerdem wurden noch

Proben von Kurvenstücken für Kreisdurchmesser von 92 und 76 cm gezeigt. Auf meine Frage wurde mir mitgeteilt, daß auf Bestellung auch Kurvenstücke mit anderem Kreisdurchmesser geliefert werden können. Um eine Anlage weitestgehend naturgetreu zu gestalten, werden Miniaturbäume benötigt, und diese waren bisher im Einzelhandel kaum erhältlich. Auf meinem Gang durch das Messehaus Petershof entdeckte ich sie in reichlicher Auswahl bei der Firma Ehrlich, Dresden.



Bild 13 Empfangsgebäude des Bahnhofes „Bergzell“ auf der Ausstellungsanlage der Fa. Noch, Baugröße H0
(Foto: J. Zeißig, Leipzig)

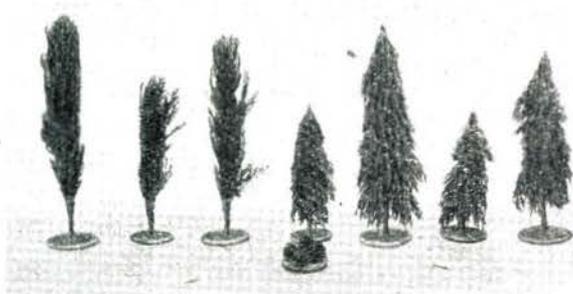


Bild 14 Miniaturbäume aus dem Fertigungsprogramm der Fa. Ehrlich (Foto: J. Zeißig, Leipzig)

Hier sah man Tannen in den verschiedensten Größen, Pappeln, kleine Obstbäume u. a. (Bild 14). Alle Typen sind für H0-Anlagen wie geschaffen. Im Gegensatz zu den bisher meist verwendeten Bäumen aus gefärbtem Schwamm sind diese aus besonders präparierten Zweigen eines Baumes hergestellt und haben dadurch ein

weit besseres Aussehen. An diesem Stand erfuhr ich, daß die zur Baugröße H0 passenden Bäume in Zukunft in größeren Mengen hergestellt werden.

Viele Aussteller aus dem Erzgebirge und Thüringen zeigten weitere Teile zur Ausgestaltung von Modellbahnanlagen. So waren z. B. Fahrzeuge und Figuren in großer Auswahl vorhanden und viele schöne Gebäudemodelle zu sehen. Einige Aussteller zeigten aus Holz gefertigte Signale, die jedoch wegen ihrer groben Ausführung für Modellbahnanlagen nicht in Frage kommen.

Insgesamt kam ich zu dem Ergebnis, daß die Konstruktionen unserer Modellbahnindustrie durchaus den heutigen Anforderungen in bezug auf Modelltreue entsprechen. Durch die Förderung der Konsumgüterindustrie im Rahmen des neuen Kurses unserer Regierung wird es uns bald möglich sein, alle diese schönen und von uns so dringend gebrauchten Erzeugnisse in großer Auswahl in den Fachabteilungen der HO, des Konsums und in den Fachgeschäften vorzufinden.

Über die auf dem Gelände der technischen Messe ausgestellten Erzeugnisse der Eisenbahnindustrie berichten wir im Heft 11. Die Red.



Die Mikro-Anlage, oder Spur 0,000

Mitteilung an alle Leser!

Wir geben bekannt, daß die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ wieder unbeschränkt lieferbar ist.

Bestellungen werden von allen Postämtern, Buchhandlungen, den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung, zahlreichen Fachgeschäften für den Modelleisenbahnbau und vom Fachbuchverlag G. m. b. H., Leipzig, entgegengenommen.

Die Redaktion