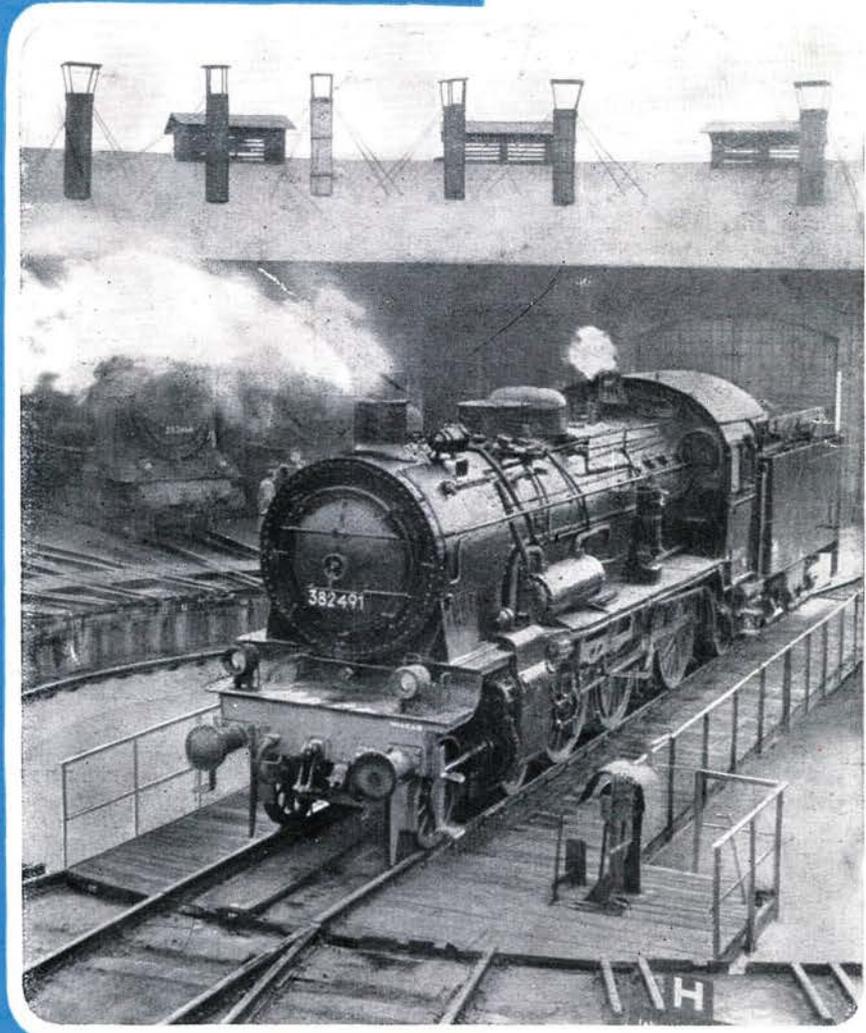


4. JAHRGANG / NR. **6**
BERLIN / JUNI 1955

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT / BERLIN W 8

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

	Seite
Zum Tag des deutschen Eisenbahners 1955	141
Für ein glückliches Leben der Kinder in allen Ländern . . .	142
Die Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner an der Willi-Braun-Schule, Bad Sülze (Meckl.)	143
Ein Jahr Modelleisenbahn-Lehranlage in Potsdam	144
<i>Hansotto Voigt</i>	
Ein Jahrhundert Dampflokomotivbau (4. Fortsetzung u. Schluß)	149
Doppelstockzug der Deutschen Reichsbahn bewährt sich auch in Polen	151
Eine Garteneisenbahn in der Baugröße 0	152
<i>Fritz Mücke</i>	
Die Oberweißbacher Bergbahn	153
Anleitung zum Bau einer Gemeinschaftsanlage in der Bau- größe H0 — Was ziehen unsere Lokomotiven auf der Gemeinschaftsanlage?	153
Leistungsschau der technischen Arbeitsgemeinschaften des Pionierparks „Ernst Thälmann“	155
<i>Hans Köhler</i>	
Für unser Lokarchiv —	
Die Lok der Baureihe 38 einmal anders	158
Eisenbahnen in aller Welt	161
<i>Günter Barthel</i>	
Zum Thema Tunnelbau	162
<i>Horst Franzke</i>	
Die Entwicklung der Empfangsgebäude und ihre Grundformen	163
Bist Du im Bilde?	166
Auskunft auf Leserbriefe — Eigentumsmerkmale der Güterwagen	166
Mitteilungen	166
Das gute Modell	3. Umschlagseite
Titelbild:	
Personenzuglok der Baureihe 38 auf der Drehscheibe	
Rücktitelbild:	
Schnellzuglok der Baureihe 17 für Kohlenstaubfeuerung vor der Ausfahrt aus dem Berliner Ostbahnhof	

Unsere neue Anschrift:

**Redaktion „Der Modelleisenbahner“
Berlin NW 7, Mittelstraße 29**

AUS DEM INHALT
DER NÄCHSTEN HEFTE:

Jaroslav Jezdinsky, Prag
Modell-Lokomotivbau
in der Tschechoslowakischen Republik

Olaf Herfen
Ergänzung zur Zugsicherung bei
Modellbahnen

Werner Nikolay
Junge Eisenbahner in Greifswald

BERATENDER

REDAKTIONSAUSSCHUSS

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

WALTER BERNEGGER
*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 SCHOBEL
*Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im
Pionierpark „Ernst Thälmann“
Berlin-Oberschöneweide, An der Wahlheide*

FRITZ HORNBOGEN
*VEB Elektroinstallation Oberland
Sonneberg II, Thüringen
Köppelsdorfer Str. 132*

JOHANNES HAUSCHILD
*Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bw Leipzig, Hbf.-Süd
Leipzig W 33, Lützener Str. 125*

GÜNTER BARTHEL
*Grundschule Erfurt-Hochheim
Erfurt, Tiroler Str. 55*

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

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“: Verlagsdirektor: Heinz Friedrich. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“: Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius (z. Zt. erkrankt); Redaktionsanschrift: Berlin NW 7, Mittelstraße 29; Fernsprecher 22 02 31, (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 bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag die Wirtschaft, Berlin W 8, Französische Straße 53–55, und alle Filialen der Dowag-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. 3118 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe

Zum Tag des deutschen Eisenbahners 1955

Zum 5. Male feiern die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik und gemeinsam mit ihnen unsere gesamte Bevölkerung den Ehrentag des deutschen Eisenbahners. Dieser große Feiertag für unsere Eisenbahner steht im Jahre 1955 unter der Losung „Tag des deutschen Eisenbahners 1955 — Kampftag gegen die Verwirklichung der Pariser Verträge“.

Der Tag des deutschen Eisenbahners wird in einer Zeit gefeiert, in der in allen Ländern der Erde die Werktätigen und alle fortschrittlichen Kräfte aktiv gegen die Versuche der imperialistischen Kriegstreiber kämpfen, einen neuen Weltkrieg vom Zaun zu brechen, um aus Blut und Tränen, Not und Elend, neue größere Profite zu erpressen.

Westdeutschland soll nicht nur bis zum Jahre 2000 von amerikanischen Söldnerlegionen besetzt bleiben, sondern die Rolle der Angriffsbasis gegen die Sowjetunion, die Länder der Volksdemokratien und die Deutsche Demokratische Republik übernehmen.

Mit aller Macht arbeitet Adenauer darauf hin, diesen Auftrag seiner amerikanischen Brotherren zur Zufriedenheit zu erfüllen. Die Marionetten des amerikanischen Imperialismus im Bonner Bundestag und der faschistisch durchsetzte Bonner Staatsapparat wenden die brutalsten Mittel des Terrors, der Verfolgung und der Verleumdung an, um die fortschrittlichsten Kräfte Westdeutschlands zu unterdrücken.

Gleichzeitig verschärfen sie die Ausbeutung der werktätigen Menschen, besonders auch der Eisenbahner Westdeutschlands, um der westdeutschen Bevölkerung die Lasten der Remilitarisierung aufzuerlegen.

Durch verstärkte Diversanten- und Sabotagetätigkeit versuchen sie, den Aufbau in der Deutschen Demokratischen Republik zu hemmen. Dabei richtet sich ihre Tätigkeit besonders auch gegen die friedliche Aufwärtsentwicklung des Eisenbahnwesens in unserer Republik. Der Prozeß gegen *Bandelow* und *Misera* und die Erklärung der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik vom 12. 4. 55 zeigen mit aller Deutlichkeit, zu welchen verbrecherischen Mitteln die Feinde des Friedens, des Fortschrittes und des Glückes der Völker greifen, um friedliche Aufbauarbeit zu hemmen und zu sabotieren.

Der Tag des deutschen Eisenbahners steht deshalb unter dem Zeichen der Entschlossenheit aller Eisenbahner unserer Republik, den Frieden zu verteidigen und aktiv zur Verwirklichung der auf der Warschauer Konferenz der 8 demokratischen Länder gefaßten Beschlüsse beizutragen.

In den Versammlungen, Feierstunden und Demonstrationen anlässlich des Tages des deutschen Eisenbahners 1955 demonstrieren deshalb die Eisenbahner unserer Republik ihre Entschlossenheit zur Verteidigung der Heimat und der Errungenschaften des ersten Arbeiter- und Bauern-Staates auf deutschem Boden.

Die besten Eisenbahner, die sich bei der Erfüllung der Transportpläne und beim Kampf um die Rentabilität ihrer Betriebe durch hervorragenden Arbeitseinsatz und vorbildliche Disziplin ausgezeichnet haben und damit wesentlich zur Festigung unserer Arbeiter- und

Bauern-Macht beitragen, werden am 10. Juni in einem festlichen Staatsakt mit dem hohen Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ geehrt.

Unter ihnen befinden sich wieder zahlreiche jugendliche Eisenbahner, die nach einer guten und gründlichen Berufsausbildung hervorragende Leistungen vollbracht haben. Sie sind mit ihren Erfolgen in der Produktion und ihren patriotischen Verpflichtungen zur Stärkung der Verteidigungsbereitschaft unserer Republik Vorbild für alle Eisenbahner. So erhielt im Jahre 1954 der jugendliche Rangierleiter Karl Sävert vom Bahnhof Wittenberge den Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner“, weil er es verstanden hat, mit seiner Brigade 2 Jahre unfallfrei zu arbeiten, die Verlustzeiten von durchschnittlich 15 auf 8% zu senken und die Durchschnittsleistung am Ablaufberg um 12% zu steigern. Der Kollege Manfred Rösler, Brigadier einer Jugendbrigade im Raw Dresden, die unter anderem mit dem hohen Titel „Brigade des IV. Parteitages“ geehrt wurde, erhielt ebenfalls diese hohe Auszeichnung, weil er als einer der besten Brigadiere der Deutschen Reichsbahn nicht nur neue Arbeitsmethoden entwickelte und damit zur wirtschaftlichen Stärkung unserer Republik erhebliche finanzielle Mittel einsparte, sondern auch weil er durch seine gute gesellschaftspolitische Arbeit seine Brigade zu einem festen Kollektiv zusammenschmiedete. Die Jugendlichen seiner Brigade arbeiten nicht nur zusammen, sondern verbringen auch gemeinsam ihre Freizeit, indem sie kulturelle Veranstaltungen besuchen, Wanderungen durchführen und sich qualifizieren.

Diese Kollegen und mit ihnen die seit dem Jahre 1950 ausgezeichneten über 100 Verdienten Eisenbahner sind auch Vorbild der jungen Freunde, die sich in den Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner mit der vielfältigen Mechanik und Betriebstechnik vertraut machen. Bei ihrem ersten Spiel an den Modelleisenbahnen erkennen sie immer mehr die große Bedeutung des Eisenbahnwesens und die hohe Verantwortung, die unsere Eisenbahner bei der Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben tragen. Aus diesem Grunde werden auch aus den Reihen der Arbeitsgemeinschaften Eisenbahner hervorgehen, die sich durch besondere Gewissenhaftigkeit und Disziplin auszeichnen.

Deshalb hat der Tag des deutschen Eisenbahners auch für die Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaften eine große Bedeutung. Die Jungen Eisenbahner sind nicht nur durch Ausstellungen und Vorführungen an der Gestaltung dieses Festtages hervorragend beteiligt, sondern begehen diesen Tag auch, indem sie wie ihre erwachsenen Berufskollegen Rechenschaft ablegen über die im vergangenen Jahr geleistete Arbeit und Verpflichtungen übernehmen, noch gewissenhafter, gründlicher und fleißiger in den Arbeitsgemeinschaften tätig zu sein.

Die pflichtbewußte, disziplinierte Arbeit der Eisenbahner unserer Republik, die Erfüllung der Transportaufgaben und auch die Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner unterstützten den Kampf

der Patrioten in Westdeutschland gegen Faschismus und Remilitarisierung. Sie helfen dadurch die Verpflichtungen erfüllen, die die deutsche Arbeiterklasse und mit ihr die deutschen Eisenbahner gegenüber der gesamten internationalen Arbeiterklasse haben: nie mehr zuzulassen, daß der deutsche Militarismus sein blutiges Haupt erhebt, um die Völker der Erde mit Raubkriegen zu überziehen, sondern alles daran zu

setzen, die Einheit unseres geliebten Vaterlandes wieder herzustellen und in einem einheitlichen, friedliebenden und demokratischen Deutschland für den Frieden der Welt und für das Glück der Völker zu arbeiten.

Siegfried Schaefer

Leiter der Abteilung Arbeit im Ministerium
für Verkehrswesen

Für ein glückliches Leben der Kinder in allen Ländern

Jährlich bietet sich am 1. Juni in den Dörfern und Städten unserer Republik das gleiche farbenfrohe Bild. Singend und lachend ziehen Kinder mit Fähnchen in den Farben aller Nationen durch die Straßen. An der Spitze die Jungen Pioniere mit ihren blauen Fahnen, auf ihren weißen Blusen leuchtendblaue Halstücher. Daneben die Kleinsten mit Blumen und Kränzen im Haar. Auf Spruchbändern steht ein Wort in vielen Sprachen:

FRIEDEN, MYR, POKOY, PAIX, PEACE!

Der 1. Juni, der internationale Festtag für die Kinder der werktätigen Menschen der ganzen Welt, ist bereits zu einem Freudentag für unsere Kinder geworden, der aus der Reihe der Feier- und Festtage nicht mehr wegzudenken ist. Mehr noch. Er ist ein Festtag aller arbeitenden Menschen. Schon Wochen vorher bereiten die Patenbetriebe, Lehrer, Pionierleiter und Elternbeiräte der Schulen und nicht zuletzt die Massenorganisation der Frauen und Mütter, der Demokratische Frauenbund Deutschlands, mit Liebe und Sorgfalt diesen Tag vor. Der Festtag der Kinder ist auch ihr Festtag.

An diesem Tage erhält die ganze Liebe und Fürsorge unserer Regierung und der werktätigen Menschen für ihre Kinder einen sichtbaren Ausdruck. Die Kinder nehmen ihre Eltern bei der Hand und führen sie in die Pionierhäuser, Stationen der Jungen Techniker und Naturforscher, Kinderbibliotheken und Spielräume in den Klubhäusern der Gewerkschaften. Voll Stolz zeigen unsere Jungen und Mädchen ihren Eltern, wie sie dort spielen, ihre Freizeit verbringen und fröhlich lernen. Dieses fröhliche Kinderleben ist der schönste Dank, den die Werktätigen dafür ernten, daß sie ihren Kindern durch ihrer Hände Arbeit solche Möglichkeiten geschaffen haben. Es ist eine stolze Bilanz, die wir am Internationalen Kindertag 1955 ziehen können:

84 Häuser der Jungen Pioniere,
202 Stationen der Jungen Techniker,
22 Stationen der Jungen Naturforscher,
40 Stationen der Jungen Touristen,
67 Klubs der Jungen Künstler und über
35 000 Arbeitsgemeinschaften richtete unser Staat der Arbeiter und Bauern für unsere Kinder ein.

Am Internationalen Kindertag kommt besonders zum Ausdruck, daß die Erziehung und Bildung unserer heranwachsenden Generation zutiefst durchdrungen ist von den Gedanken des Friedens und der Freundschaft zwischen allen Völkern.

Viele Eltern wenden an diesem Tag ihren Blick nach der Sowjetunion, dem Land der glücklichsten Kinder der Welt. In vielen Ländern der Erde lastet heute noch die Sorge um das tägliche Brot für ihre Kinder schwer auf den Vätern und Müttern. Klubhäuser für die Kinder, große, helle Schulen und sonnige Spielplätze sind nichts anderes als ein schöner Traum, wenn der Junge nur ein Paar zerschlissene Schuhe besitzt und das Mädchen die alte, zerkratzte Schiefertafel des großen Bruders als einzigstes mit auf den ersten Schulweg nehmen muß.

In der Sowjetunion, in den Ländern der Volksdemokratien und in der Deutschen Demokratischen Republik hat die Sehnsucht aller arbeitenden Menschen Erfüllung gefunden, und dieses Beispiel gibt Kraft. Es gibt die Gewißheit, daß die Arbeiter in den imperialistischen Ländern, die heute noch Paläste für ihre Herren schaffen müssen, morgen noch schönere Häuser für ihre Kinder bauen werden.

Vieles, was diesem Tag sein Gepräge gibt — Blumen, Fahnen, fröhliches, unbeschwertes Spiel der Kinder und auch Minuten ernster eindringlicher Besinnung — erscheint uns bekannt und wirkt doch immer wieder neu und anziehend.

Alljährlich steigen zu Beginn des fröhlichen Treibens oder zum Abschluß des Tages Hunderte bunter Luftballons empor. Sie tragen schmale weiße Kärtchen, auf denen vielfach die gleichen Worte stehen: „Unser Gruß allen Kindern der Welt zum Internationalen Kindertag!“ und die Adresse irgend eines Kindes bittet um Antwort auf diesen Friedensgruß. Viele dieser fliegenden Boten segeln weit hinein in das deutsche Land, überschreiten die widernatürlichen Schranken, die die imperialistischen Feinde unseres Volkes im Herzen Deutschlands errichteten.

Am Internationalen Kindertag stehen auch die Jungen Eisenbahner an den Grenzbahnhöfen, um mit den Zügen unserer Deutschen Reichsbahn ihre Grüße und Geschenke an unsere Freunde im Westen unserer Heimat, in der Sowjetunion, in der Volksrepublik Polen und der Tschechoslowakischen Republik zu senden.

In den Schulen, in Schaufenstern und in den Klubräumen der Betriebe haben unsere Jungen Eisenbahner kleine Ausstellungen aufgebaut. Voll Stolz zeigen sie unseren Werktätigen, was sie mit ihren kleinen Händen geschaffen haben. Es sind die ersten Ergebnisse ihrer Tätigkeit, die sie zum II. Pioniertreffen in Dresden allen Kindern zeigen werden.

Der Tag des Kindes ist ein Tag voller Glück und Stolz für Kinder und Eltern. Zugleich aber wissen unsere Väter und Mütter, daß die glückliche Zukunft ihrer Kinder von den imperialistischen Feinden unseres Volkes bedroht ist. Deshalb festigen an diesem Tage unsere Arbeiter, unsere Werktätigen in Stadt und Land das Gelöbnis, nicht zuzulassen, daß das frohe, unbeschwerte Leben und Lernen unserer Kinder von profitgierigen Kriegstreibern gestört wird.

Deshalb lassen unsere Eisenbahner die Züge schneller rollen und stehen im Wettbewerb um die „Grüne Strecke“. Deshalb vertauschen heute junge Eisenbahner ihre Dienstkleidung mit der Uniform der KVP, junge Dreher aus den Reichsbahnausbesserungswerken die Drehbank mit der Waffe. Deshalb nehmen die Arbeiter und Angestellten der Deutschen Reichsbahn in den Kampfgruppen das Gewehr in die Hand, um allen Feinden zu zeigen: „Wir werden das glückliche Leben unserer Kinder zu schützen wissen!“

Martin Degen
Ministerium für Volksbildung

Die Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner an der Willi-Braun-Schule, Bad Sülze (Meckl.)

Die Arbeitsgemeinschaft besteht seit dem Schuljahr 1952/53. Sie hat sich als Ziel gesetzt, eine Modelleisenbahnanlage von 7×3 m in mehreren Bauabschnitten bis zum Jahre 1960, dem 125jährigen Bestehen der Deutschen Eisenbahnen, betriebsfertig aufzubauen. Die Teilnehmerzahl ergänzt sich durch das Interesse an der Modelleisenbahn jährlich und hat in der ganzen Zeit eine Durchschnittsbeteiligung von 18 Jungen Pionieren und Schülern der 5. bis 8. Klasse.

Im ersten Jahre ihres Bestehens beschäftigte sich die Arbeitsgemeinschaft mit dem Bau von Fahrzeugen, Gebäuden und Modellbrücken (siehe „Der Modelleisenbahner“ Heft 8/54 „Das gute Modell“) und besonders mit der Planung der Anlage. Zunächst wurde ein Vorschlag über sechs gleichzeitig herzustellende Anlagen, etwa 2×1 m, die einzeln und unabhängig voneinander betrieben, aber auch durch Überbrückungen zu einer Gesamtanlage zusammengestellt werden können, geprüft. Da diese Lösung nicht restlos befriedigen konnte, entschloß sich die Arbeitsgemeinschaft zum Bau einer geschlossenen Anlage, die auch als Lehr- und Schulungsobjekt des Eisenbahnwesens in anderen Orten des Kreises aufgebaut und vorgeführt werden soll.

Zu Beginn des Schuljahres 1953/54 wurde im September mit dem Aufbau des ersten Abschnittes begonnen. Die erforderlichen 6 Rahmen von je $1,50 \times 1$ m wurden in eigener Arbeit hergestellt. Gleichzeitig wurde mit dem Bau der ersten Bahnhofsanlage begonnen, von der eine eingleisige und eine zweigleisige Strecke ausgehen, wobei letztere über eine dreiteilige Brücke von insgesamt 2,08 m Spannweite über eine Hafenanlage und einen Flußlauf zum zweiten Abschnitt führen soll. Die Arbeiten sind nun soweit fortgeschritten, daß mit der Aufnahme des Verkehrs auf der eingleisigen Ringstrecke in Kürze gerechnet werden kann, während dann anschließend die elektrische Ausstattung mit Weichen, Signalen, Blockeinrichtungen und zum Schluß der Aufbau der Landschaft folgen wird.

Gleichzeitig werden ständig theoretische Fragen über Elektrizität, Schaltungen, Eisenbahnbetrieb, Lokomotiven, Signale und dergleichen behandelt.

Es ist der Schule und dem Arbeitsgemeinschaftsleiter nicht leicht gefallen, die Arbeiten so zu fördern, daß ein ununterbrochener Betrieb in der Arbeitsgemeinschaft durchgesetzt werden konnte, abgesehen von dem Abgang der älteren und eingearbeiteten Teilnehmer und der ersten Ausbildung der neu hinzukommenden Schüler bei jedem Schuljahrwechsel.

Besondere Schwierigkeiten bestehen weiter durch die Materialbeschaffung. Die drei hiesigen Tischlereien sind so überlastet, daß die Arbeitsgemeinschaft oft wochenlang warten mußte, um gehobelte Brettabfälle für den Aufbau zu erhalten. Auch die Lieferung der Hartfaserplatten ist sehr zögernd. So erhielten wir im Jahre 1954 nur zwei Platten von je 2 m^2 . Wann die nächste Platte greifbar wird, ist noch nicht abzusehen. Technisches Material muß von der 40 km entfernten Stadt Rostock besorgt werden.

Wenn die Versorgung in der ersten Zeit auch sehr schleppend war, so hat sie sich jetzt wohl gebessert, aber es fehlen heute z. B. wieder Radsätze, Achslager, Kupplungen, Signale und Weichenmagnetspulen sowie Wicklungsdraht.

Die Mittelfrage bildet ebenfalls einen besonderen Schwerpunkt. Konnte der Arbeitsgemeinschaftsleiter in Rostock besondere Dinge erhalten, so hatte er kein Geld zur Verfügung, und die Schule mußte sich erst mit dem Kreisschulamt in Ribnitz in Verbindung setzen zur Freistellung des benötigten Betrages, da der Kreis die entsprechende Zuständigkeit des Rates der Stadt Bad Sülze übernommen hat. Ist dann der als notwendig erachtete Betrag bewilligt, so sind die oft dringend benötigten Teile bereits verkauft und die Arbeitsgemeinschaft muß das genehmigte Geld anderweitig verwenden. Wenn die Schulleitung nicht aus ihren Lehrmittelbeständen Transformatoren, Gleichrichter, Widerstände und ähnliches zur Verfügung stellen würde, so könnten beispielsweise die zwei inzwischen erworbenen Piko-Lokomotiven noch nicht fahren.

Wo arbeitet nun die Arbeitsgemeinschaft? Sie begann mit dem Brücken- und Wagenbau sowie mit der Planung der Anlage im Pionierraum der Schule. Dieser Raum war bald zu klein.

Es konnte dann in einem Klassenraum weitergearbeitet werden, der jedoch nach jeder Benutzung wieder völlig geräumt werden mußte. Die Sachen blieben teils in einer Kellerecke, teils in der Aula (wo sie bei besonderen Anlässen und Schulfesten wieder auf dem Flur landen mußten) und teils in der Dunkelkammer unter dem Dach. Die Schulleitung gab sich alle Mühe, die Arbeitsgemeinschaft unterzubringen. Seit kurzem konnte der Arbeitsgemeinschaft ein Klassenraum zugewiesen werden, in dem allerdings vormittags Unterricht erteilt werden muß, wo aber der Aufbau stehenbleiben und das Holz untergebracht werden kann.

Ebenso ist hier noch Platz für den Werkzeugschrank, während für die fertigen Teile, Lokomotiven, Brücken, Gebäude usw. ein geräumiger Schrank im Lehrmittelzimmer zur Verfügung gestellt werden konnte.

Vollständig aber fehlt die Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft durch die Kreis- und Bezirksleitung der Freien Deutschen Jugend.

Im vergangenen Sommer hat der Arbeitsgemeinschaftsleiter Verbindung aufgenommen mit der Industriegewerkschaft Eisenbahn in Rostock. Der verantwortliche Kollege hat sich bemüht, zusammen mit dem Arbeitsgemeinschaftsleiter im Pionierhaus und im FDJ-Haus Rostock Interesse für unsere Arbeitsgemeinschaft zu erwecken, aber weder finanzielle noch sonstige Unterstützungen ausfindig machen können.

Es war nur festzustellen, daß dort jeder für sich arbeitet und für die „vom Lande“ kein Verständnis aufbringen konnten.

Im Sekretariat des Pionierhauses erhielten wir u. a. folgende Auskunft:

„Wir haben genügend Geld, um Material, besonders Fertigteile anzuschaffen, aber Ihr auf dem Lande müßt sehen, daß Ihr auch was bekommt. Wendet Euch doch an die Stellen, die Euch arbeiten lassen!“

Sinngemäß und fast wörtlich lautete die Antwort der FDJ in Rostock.

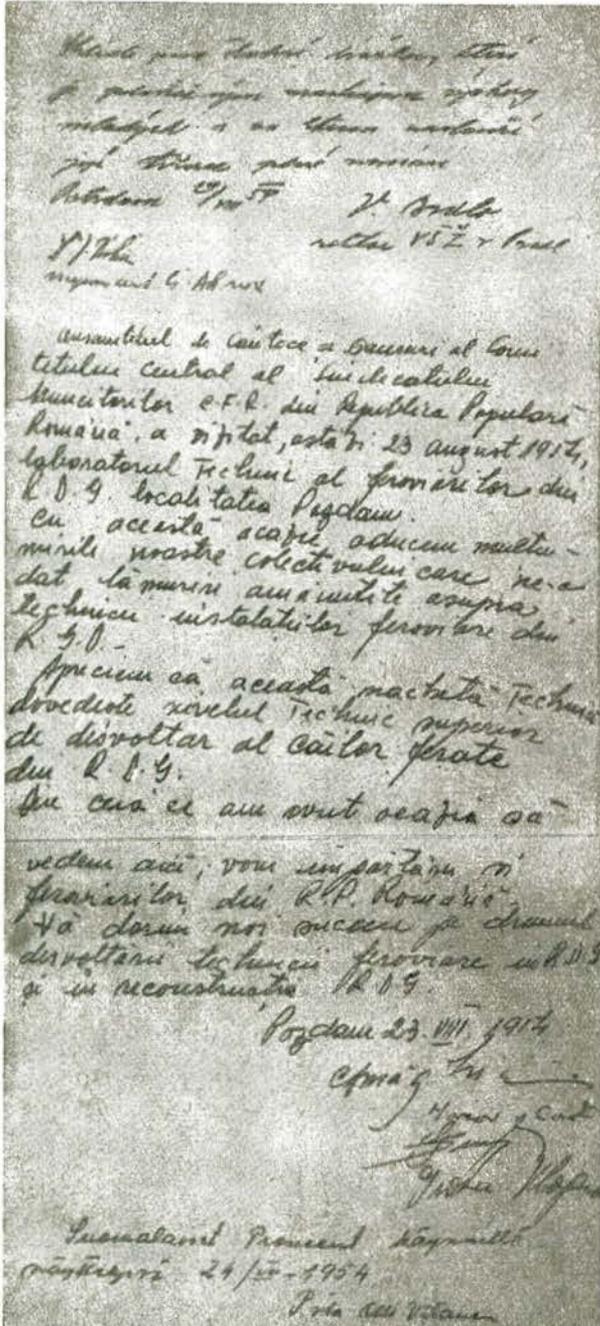
Trotzdem lassen wir den Mut nicht sinken und werden weiter versuchen, alle Schwierigkeiten zu meistern, um unser Ziel im Jahre 1960 zu erreichen.

Westerholz, Leiter der Arbeitsgemeinschaft

Ein Jahr Modelleisenbahn-Lehranlage in Potsdam

Die größte deutsche Modelleisenbahn-Lehranlage in der ehemaligen Reithalle in Potsdam, Neuer Garten, bestand am 29. Mai 1955 ein Jahr. Im Heft 7/54 berichteten wir bereits von der Eröffnung dieser ständigen Ausstellung. Inzwischen erzählte uns Fritz Rust, der diese Modelleisenbahn in der Nenngröße I geschaffen hat, von Anfängen, Veränderungen, Erfolgen und Zukunftsplänen.

Vor mehr als 25 Jahren legte Fritz Rust den Grundstein für seine Pionierarbeit auf dem Gebiete des Modelleisenbahnwesens. Als er mit dem Bau der ersten Fahrzeuge und Gleisanlagen begonnen hatte, beschäftigten sich nur sehr wenige Menschen mit dem Modelleisenbahnwesen. Diese Menschen hatten lange Zeit kaum eine Verbindung miteinander, so daß es Fritz Rust nicht möglich war, einen Gedanken- oder Erfahrungsaustausch zu pflegen.



Aus gekauften Einzelteilen entstanden die erste Lokomotive und einige Wagen. Diese befriedigten Fritz Rust nur kurze Zeit und wurden bald durch Neubauten ersetzt, als ihm die ersten zeichnerischen Unterlagen zur Verfügung standen. Nachdem er sich davon überzeugt hatte, daß man in jener Zeit mit industriemäßigen Einzelteilen keinen maßstabgerechten Modellbau betreiben konnte, fertigte er alle Einzelteile einschließlich Räder und Motoren selbst an. Auch die mittlere Stromschiene des Spielzeuggleises mußte entfallen, wenn die Gleise ein vorbildgetreues Aussehen erhalten sollten.

Mit der dadurch erforderlichen Isolierung der Räder auf den Achsen entstanden für Fritz Rust die ersten Schwierigkeiten, denn er war weder Techniker noch Eisenbahner. Von seinen Kenntnissen als Lehrer konnte er lediglich die Grundsätze der Physik und der Mathematik verwerten. Er studierte das Wesen des Vorbildes in Zeichnungen und Fachschriften und beobachtete die Vorgänge des Eisenbahnbetriebes in der Praxis.

Durch seine Liebe zur Eisenbahn hat sich Fritz Rust ein umfangreiches Fachwissen angeeignet, das ausreichte, um überwiegend aus Abfällen oder für andere Zwecke wertlosem Material eine große Modelleisenbahn zu bauen. Diese Modelleisenbahn hat vor einem Jahr in Potsdam als Lehranlage ihren ständigen Platz gefunden.

Nachstehend die Übersetzung einiger Eintragungen aus dem Gästebuch, dem u. a. zu entnehmen ist, daß im ersten Jahr mehr als 25 000 Besucher die Lehranlage gesehen haben.

◀ Bild 1

Wir sahen diese Modelleisenbahn, die ein einmaliges Lehrmittel für die Jugend darstellt. Ihrem Schöpfer gebührt dafür volle Anerkennung.

Potsdam, 19. VIII. 1954

V. Bidlo
Rektor der VŠZ in Prag

Das Tanz- und Gesangsensemble des Zentralkomitees beim Syndikat der Eisenbahnarbeiter der Rumänischen Volksrepublik hat heute bei einem Besuch der Deutschen Demokratischen Republik auch die Modelleisenbahn-Lehranlage in Potsdam gesehen.

Bei dieser Gelegenheit sprechen wir dem Kollektiv, das uns ausführliche Erklärungen über die technischen Einrichtungen der Eisenbahnen in der Deutschen Demokratischen Republik gegeben hat, unseren Dank aus. Wir beurteilen diese Modelleisenbahnanlage als Beweis des hohen Entwicklungsstandes der Technik in der Deutschen Demokratischen Republik.

Mit Freude haben wir die Gelegenheit dieser Besichtigung wahrgenommen und werden nach unserer Rückkehr den Eisenbahnern der Volksrepublik Rumänien davon berichten.

Wir wünschen weitere Erfolge auf dem Wege der Entwicklung der Technik der Deutschen Reichsbahn und im Neuaufbau der Deutschen Demokratischen Republik.

Potsdam, den 23. VIII. 1954
4 Unterschriften

Die finnischen Pioniere bei ihrem Besuch auf der Ausstellung am 24. VIII. 1954

Unterschrift

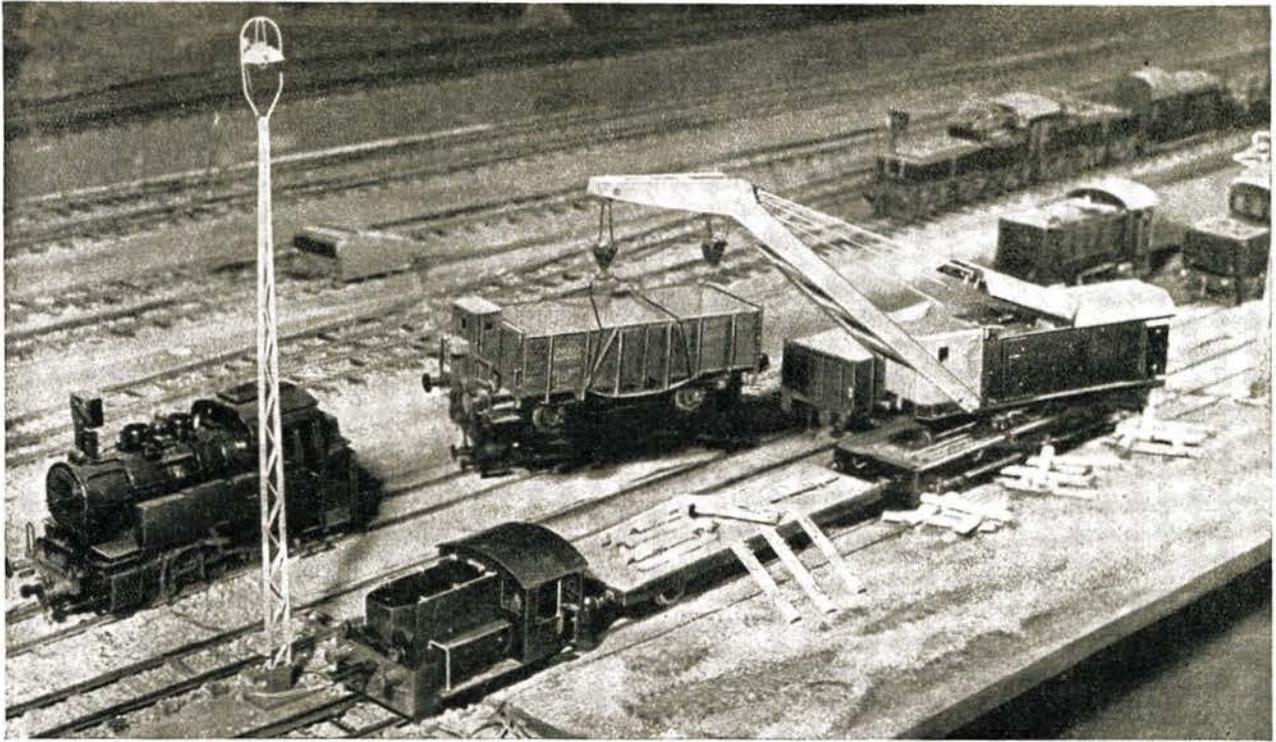


Bild 2 Der 25 t-Kran beim Aufgleisen eines Om-Wagens. Alle Bewegungen des Krans werden ferngesteuert

Der Rat der Stadt Potsdam hat das Protektorat über die Lehranlage übernommen. Dem Oberbürgermeister Promnitz und seinem Stellvertreter, Frau Haak, gilt dafür besonderer Dank. Sie haben nicht nur den Raum für diese wertvolle Lehranlage zur Verfügung gestellt, sondern gleichzeitig auch Herrn Rust und seinem Mitarbeiter Herrn Müller die Möglichkeit einer hauptberuflichen Tätigkeit auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens gegeben. Herr Rust konnte uns bestätigen, daß die Unterstützung durch den Rat der Stadt Potsdam für seine Arbeit im vergangenen Jahr von großem Nutzen war.

Eine besonders gute Zusammenarbeit besteht auch mit dem für Potsdam zuständigen Reichsbahnamt Berlin 4. Der Amtsvorstand, Herr Götz, brachte anlässlich einer Auswertung der Lehranlage zum Ausdruck, daß diese Modelleisenbahn beweist, was Energie und Wille eines einzelnen Menschen zu leisten vermögen.

Er sagte unter anderem wörtlich: „Hier erleben wir den Eisenbahnbetrieb im kleinen. Wir glauben, die Wirklichkeit zu sehen mit unseren komplizierten Maßnahmen zur Abwicklung des Betriebes im Kampf um die Minute, im Kampf um den Wagen und im Kampf um die Erfüllung unserer Pläne. Die Lehranlage wird uns bei der Ausbildung unserer Nachwuchskräfte gute Dienste leisten.“

Viele Eisenbahner, besonders Lehrlinge und Studenten der Deutschen Reichsbahn, haben inzwischen durch die Besichtigung der Lehranlage auch hinsichtlich der Entwicklung in der Fahrzeugtechnik gute Anregungen bekommen. Kaum ein Eisenbahner hatte vorher im Berliner Bezirk schon einmal eine dreiteilige Grubenlokomotive, eine Lok der Baureihe 84 oder gar eine P 8 mit Abdampftriebender gesehen. Nun, Fritz Rust ist gern bereit, diese Fahrzeuge auf seiner Anlage besonders vorzuführen und zu erklären.

Über die wichtigsten technischen Daten geben Schilder Auskunft, die an einer Wand der ehemaligen Reithalle angebracht sind. Hier kann man lesen, daß der Fahrzeugpark bisher 35 Lokomotiven und 100 Reisezug-



Bild 3 Die erste Belastungsprobe auf der Nebenbahnbrücke (Spannweite 2000 mm)

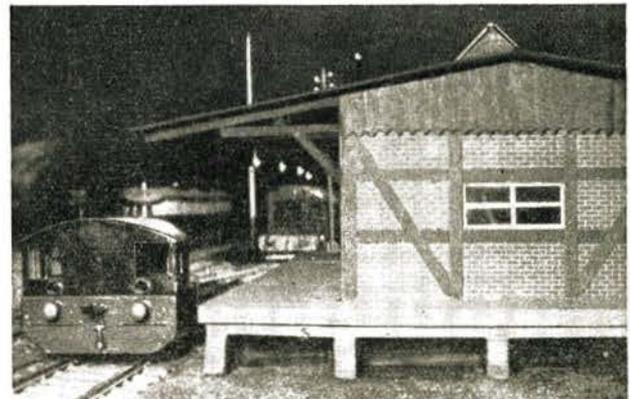


Bild 4 Eine „Kö“ am Güterschuppen. Im Hintergrund auf dem selben Gleis die Motorlok Vt 36

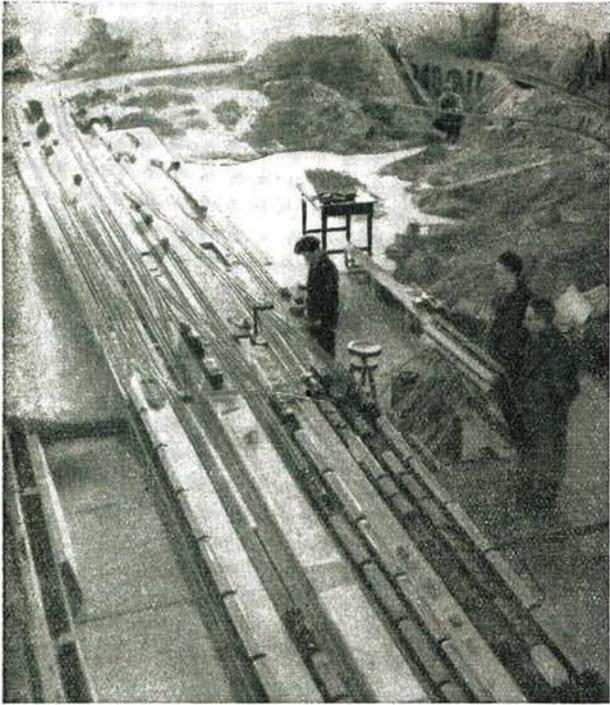


Bild 5 Ein Teil der noch im Aufbau befindlichen Anlage. Zur Überprüfung der Schaltungen wird die Platte des Gleisbildtisches hochgeklappt

Güter- und Spezialwagen umfaßt. Ein D-Zugwagen im genannten Maßstab (Spurweite 45 mm) hat beispielsweise eine Wagenlänge von 740 mm. Alle Fahrzeuge sind mit Achsfederung und gefederten Puffern, die Reisezugwagen mit Inneneinrichtung ausgerüstet. Die Lokomotiven hat Fritz Rust nach Reichsbahnzeichnungen genau im Maßstab 1:32 entworfen und gebaut. Sie haben keine spielzeugähnliche Zahnradübersetzung,



Bild 6 Fritz Rust überprüft das Schaltrelais in der Rauchkammer der noch im Bau befindlichen Modell-tenderlokomotive Baureihe 65

sondern nur einen Hauptantrieb und Kraftübertragung durch die Kuppelstangen. Große Schwierigkeiten bereitete ihm die Entwicklung von zuverlässigen Apparaturen zum Umsteuern der Fahrtrichtung der Lokmodelle. Das von ihm gebaute Umsteuerrelais wird beim Einschalten des Stromes vor der Anfahrt der Lok betätigt. Dieses System wird bei schweren Lokomotiven angewandt, die mit Allstrommotoren betrieben werden müssen. Die kleineren Modelle sind mit Perma-Motoren ausgerüstet, die sich vom Stellwerk aus leicht umpolen lassen.

Eine weitere Schwierigkeit war die Steuerung von Weichen und Signalen und deren Abhängigkeit voneinander, da diese im wesentlichen dem Vorbild entsprechen sollten. Die Anschaffung von Schaltrelais war Fritz Rust in dem erforderlichen Umfang seinerzeit aus räumlichen und finanziellen Gründen nicht möglich.

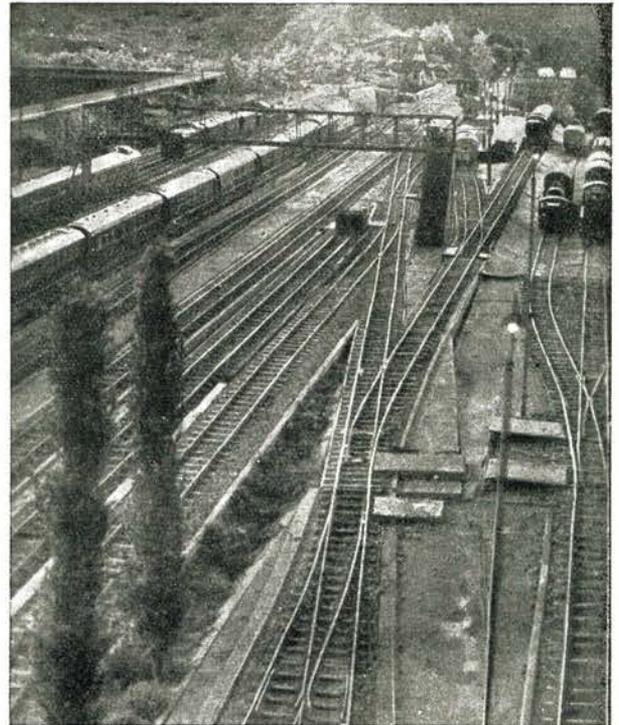


Bild 7 „So muß eine Weichenstraße aussehen“, erklärte Fritz Rust, nachdem er diese durch Auswechslung einiger Weichen begradigt hatte

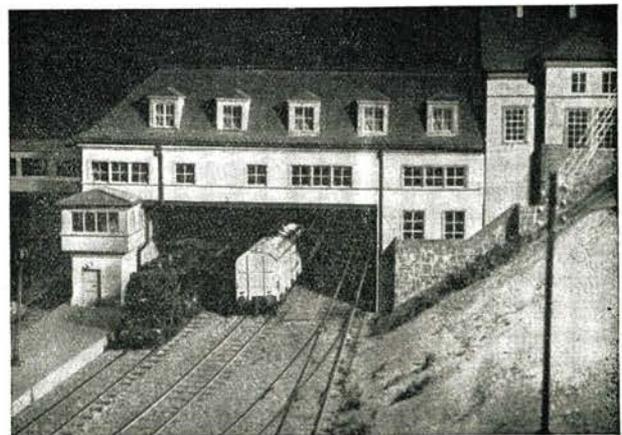


Bild 8 Morgenstimmung im Bahnhof Neuer Garten. Die Lok der Baureihe 44 fährt nach einer Schwerlastfahrt in das Bw zur Restaurierung



Bild 9 8000 Dachziegel waren zum Decken des Empfangsgebäudes für den Bahnhof Neuer Garten notwendig

Mit etwa 150 besonders für den jeweiligen Verwendungszweck hergerichteten Schaltern, die einzeln bis zu 16 Kontakte schließen oder öffnen, erreichte Fritz Rust annähernd die Sicherheit wie beim Vorbild. Die Schalter sind in einem Gleisbildstellwerk in der Größe $0,90 \times 1,40$ m untergebracht.

Die Anlage wird durch drei getrennte Stromquellen betrieben. Ein Transformator mit nachgeschaltetem Gleichrichter gibt 40 V Gleichstrom als Fahrstrom. Ein zweiter und dritter Transformator liefern 19 V Wechselstrom

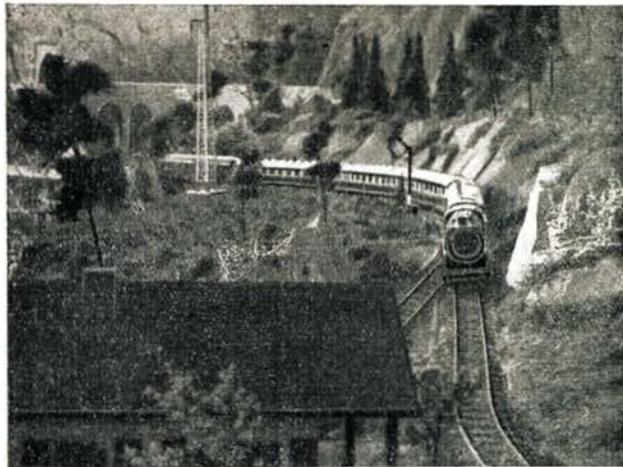


Bild 11 Umleitung des Rheingoldzuges mit Lok der Baureihe 02 über die Nebenbahn

für die Beleuchtung und 40 V Wechselstrom für insgesamt 80 Weichen- und Signalantriebe.

Seit Beginn der Ausstellung haben Fritz Rust und sein Mitarbeiter an der Lehranlage umfangreiche Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. So ist zum Beispiel die Landschaftsgestaltung wesentlich verbessert worden. Die Anlage nimmt jetzt eine Fläche von 500 m^2 ein. Der an der Nebenbahn gelegene Bahnhof Rissersee wurde durch einen Werkanschluß und eine vorbildgetreue Sendeanlage mit Sendeturm (3200 mm hoch) ergänzt. Weiterhin wurde zur besseren Übersicht über die gesamte Modelleisenbahnanlage eine besondere Tribüne für die Besucher errichtet. Zur Gestaltung des Vorraumes hat Paul Müller eine Anzahl wertvoller selbstgefertigter Fahrzeugmodelle und Zubehörteile der Nenngröße H0 ausgestellt.

Unabhängig von der weiteren Ergänzung des Fahrzeugparks, der Gleis- und Sicherungsanlagen sowie der Landschaftsgestaltung stehen Herrn Rust und seinem Mitarbeiter andere große Aufgaben bevor. Eine besonders wichtige Aufgabe ist die polytechnische Anleitung der Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner im Rahmen der außerschulischen Erziehung. Die Jungen Pioniere und Schüler, die an diesen Arbeitsgemeinschaften teilnehmen, sollen an das Wesen der Eisenbahntechnik und des Eisenbahnbetriebes herangeführt werden. Dabei sind den Kindern weitgehende Möglichkeiten zur Betätigung zu schaffen. Dazu fehlt allerdings in Potsdam noch ein geeigneter Werkraum mit einer entsprechenden Anzahl von Arbeitsplätzen. Auch der Einsatz der Jungen Eisenbahner an der Anlage macht zur Zeit noch Schwierigkeiten, da die gesamte Modelleisenbahn von einem Zentralstellwerk bedient wird. Hier wäre die



Bild 10 Schlafwagenzug mit Lok der Baureihe 04 bei der Einfahrt in den Bahnhof Neuer Garten

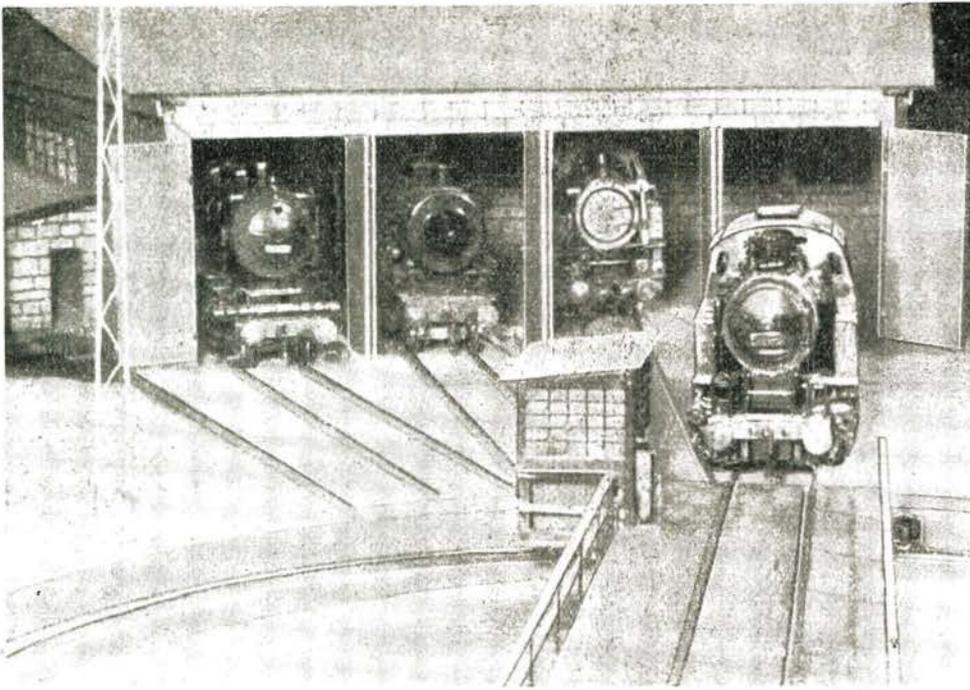


Bild 12 Die Lokomotiven der Baureihen 84, 38 (mit Abdampftriebender), 64 und 80 (vor der Drehscheibe) warten in oder vor dem Lokschuppen auf ihren Einsatz

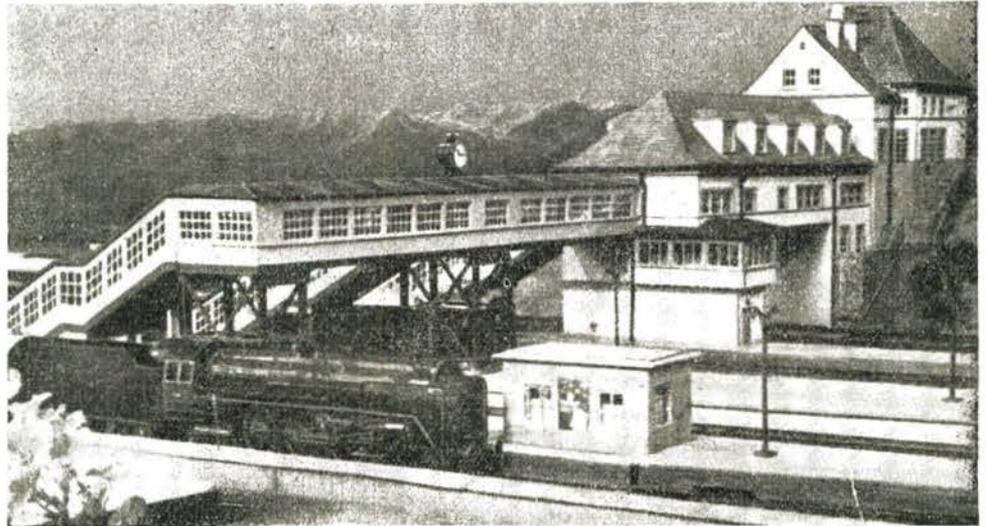


Bild 13 Fahrplanmäßige Ankunft des D-Zuges auf Bahnsteig 1. Die Bahnhofsuhr auf dem Dach des Überganges besteht aus zwei Taschenuhren

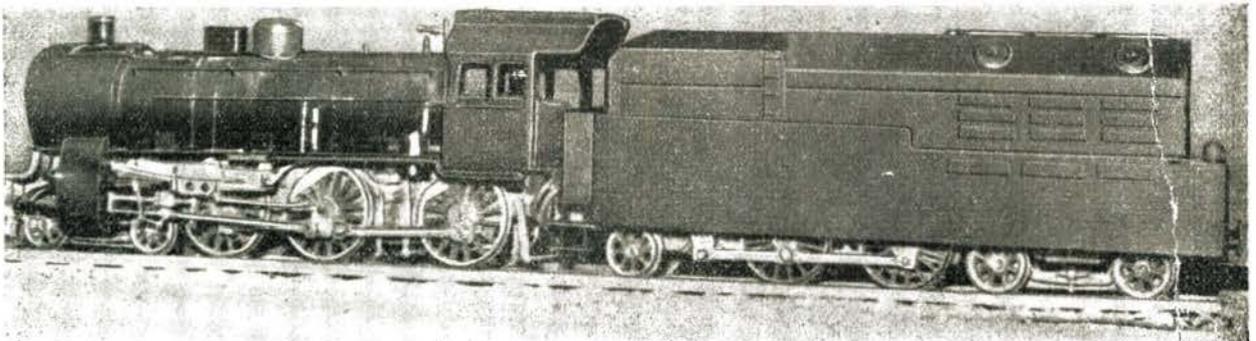


Bild 14 Modell der Personenzuglokomotive P 8 mit Abdampftriebender

Möglichkeit zu schaffen, die Anlage wahlweise von mehreren untereinander in Abhängigkeit befindlichen Stellwerken zu bedienen. Der „Stellwerkswärter“ oder „Fahrdienstleiter“ muß dabei für alle in seinem Strecken- oder Bahnhofsbereich durchzuführenden Zug- und

Rangierfahrten voll verantwortlich sein. Dieser Umbau wird für Fritz Rust nicht einfach sein, zumal er andererseits die Möglichkeit haben muß, die Anlage außerhalb der Arbeitszeit der Arbeitsgemeinschaften auch allein vom Zentralstellwerk aus zu bedienen und vor-