

JAHRGANG 8

OKTOBER 1959

10

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN      EINZELPREIS DM L-





Foto: G. Illner, Leipzig

## Wissen Sie schon ...

● daß der Bahnhof München einen ganz kleinen Bruder gleichen Namens in der Deutschen Demokratischen Republik hat? An der landschaftlich sehr schönen Nebenbahn von Weimar nach Kranichfeld in Thüringen fand unser Bildreporter dieses „Stationsgebäude“ des Haltepunktes München bei Bad Berka.

● daß in der Tschechoslowakischen Republik zwischen Kosice und Prešov ein moderner Eisenbahnknotenpunkt neu angelegt wird? Allein die Gleisanlagen des Verschiebebahnhofes werden eine Länge von 36 km haben.

● daß die elektrisch betriebenen Strecken der Französischen Staatsbahnen eine Länge von etwa 6300 km erreicht haben?

● daß die Polnischen Staatsbahnen PKP in diesem Jahre insgesamt 9125 Güterwagen, 24 Elloks, 10 dreigliedrige Elektrotriebwagen, 374 Reisezugwagen und 20 Dieseltriebwagen erhalten werden?

● daß zur Zeit in England der Dampflokombau für die Britischen Staatsbahnen noch fortgesetzt wird? In der Bahnwerkstätte von Swindon wird die schwere 1'E Güterzuglokomotive Klasse 9, die im Jahre 1954 als neue Type geschaffen wurde, laufend hergestellt. Die Lokomotive gilt in England als die bestgelungene Nachkriegskonstruktion und wird oft auch im Schnellzugdienst eingesetzt. Kürzlich erreichte eine Lokomotive dieser Reihe 140 km/h mit einem planmäßigen Zug.

● daß in der UdSSR im ersten Halbjahr 1959 insgesamt 446 Hauptbahn-Dieselloks, 206 Elloks für Hauptbahnen, 19 700 Güterwagen und 865 Reisezugwagen hergestellt wurden?

## AUS DEM INHALT

|  |         |
|--|---------|
| Kurt Kube  |         |
| <b>10 Jahre DDR — 10 Jahre Modelleisenbahn</b> . . . . .                     | 257     |
| Ing. Hans Kobschätzky  |         |
| <b>Druckknopf als Dachbefestigung</b> . . . . .                              | 260     |
| Ing. Gert Strenge  |         |
| <b>Plastikbandagen, selbst hergestellt</b> . . . . .                         | 261     |
| Gerda Schreiber  |         |
| <b>Pioniereisenbahn in der Wuhlheide</b> . . . . .                           | 262     |
| <b>Interessantes von den Eisenbahnen der Welt</b> . . . . .                  | 264     |
| Ing. Günter Fromm  |         |
| <b>Bauanleitung für einen Leichttriebwagen mit Beiwagen der DR</b> . . . . . | 265     |
| <b>Bist du im Bilde?</b> . . . . .   | 271     |
| Helmut Kohlberger  |         |
| <b>Was sahen wir im Petershof?</b> . . . . .                                 | 272     |
| Rainer Voß   |         |
| <b>Das Deutsche Museum in München</b> . . . . .                              | 276     |
| Ing. Klaus Gerlach   |         |
| <b>Das neue Signalbuch der DR (I. Fortsetzung)</b> . . . . .                 | 279     |
| Ing. Klaus Gerlach   |         |
| <b>Güterzuglokomotive der Baureihe 58<sup>30</sup></b> . . . . .             | 281     |
| <b>Werkstatt-Tips</b> . . . . .  | 282     |
| <b>Elektrotechnik für Modelleisenbahner</b> . . . . .                        | Beilage |

### Titelbild

Abfahrbereit steht der Pionierexpress in der Berliner Wuhlheide (siehe auch S. 262)

### Rücktitelbild

Ausschnitt der TT-Anlage „Saalestadt“ unseres Lesers K. Weber aus Leipzig, über die wir noch berichten. Fotos: G. Illner, Leipzig

## IN VORBEREITUNG

Bauanleitung für ein modernes Stellwerk  
Die Fahrstromverteilung bei Kreuzungen und Kreuzungsweichen  
Die Elloks E 10<sup>1</sup> und E 40

## BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

**Herausgeber:** Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion** „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankedstraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,- DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Aleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25-31, und alle DEWAG-Filialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

**DER MODELLEISENBAHNER**FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN**10 JAHRE DDR  
10 JAHRE MODELLEISENBAHN**

Десять лет ГДР — десять лет развития жел. дор. моделизма

Ten years DDR — ten years model railway

Dix ans république démocratique allemande — dix ans développement du modélisme ferroviaire

Wir sollten an der Schwelle zum zweiten Jahrzehnt des Bestehens unserer Republik den Blick in die Zukunft richten und das Vergangene vor allem als Beweis dafür werten, daß unsere bedeutenden Vorhaben erfüllbar sind. Das erste Jahrzehnt stand im Zeichen einer umfassenden Erneuerung, die sich in den Köpfen der Menschen und in der Wirtschaft unseres Staates vollzogen hat.

Was den Prozeß des Umdenkens betrifft, so kann mit Fug und Recht behauptet werden, daß die überwiegende Mehrheit der Bürger unseres Staates keine Beziehungen mehr zur unheilvollen Vergangenheit besitzt; ja man sollte noch weitergehen und feststellen, daß der Aufbau des Sozialismus zum Anliegen der meisten geworden ist, wie viele große Taten der Vergangenheit und Gegenwart beweisen.

Wie geht es nun weiter? Wir arbeiten nach Plänen, wir sprechen von ihnen. Mag sein, daß die Interpretation dieser Dinge hier und dort zuweilen unglücklich, wenig instruktiv oder gar schlagwortartig klingt. Es steckt aber eine Erkenntnis dahinter und das ehrliche Wollen.

Unsere Pläne, die durchweg Teile des Siebenjahrplanes sind, haben eine ganz bestimmte Funktion.

Es ist in der kapitalistischen Wirtschaftsform üblich, daß jeder all das produziert, wovon er sich hohe Gewinne verspricht. Technische Fortschritte haben den Konkurrenzkampf als Triebfeder; und es interessiert keinen, wie sich die Volkswirtschaft insgesamt entwickeln wird.

Diese Anarchie im Einsatz aller Potenzen läßt alle Energie und Tatkraft der Schaffenden im Sande versickern. Wir müssen, ausgehend von unseren Möglichkeiten, bei Berücksichtigung der sich ständig erweiternden Kapazitäten, genauestens wissen, wann wir welche Aufwendungen für diesen oder jenen Zweck verwenden. Unser Ziel ist der Sozialismus, d. h. wir wollen unseren Staat so leistungsfähig machen, daß der Überfluß an materiellen Gütern und kulturellen Werten das Leben eines jeden Bürgers zur nie versiegenden Quelle uneingeschränkter Daseinsfreude, frei von Sorgen, macht.

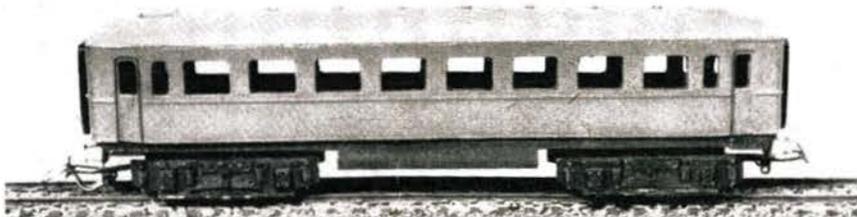


Bild 1 Piko-D-Zug-Wagen aus dem Jahre 1950. Vergleichen Sie dieses Modell mit den heutigen Erzeugnissen.

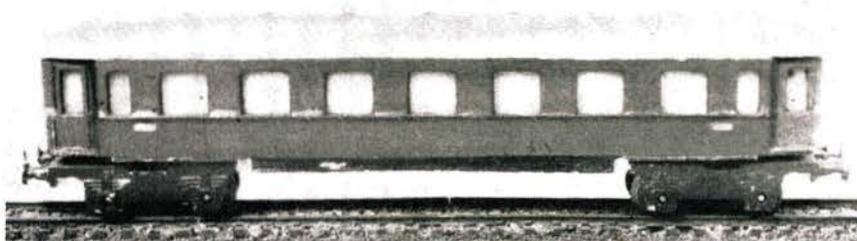


Bild 2 Ein D-Zug-Wagen der Firma Modelleisenbahnbau Bergfelde aus der Produktion 1951.

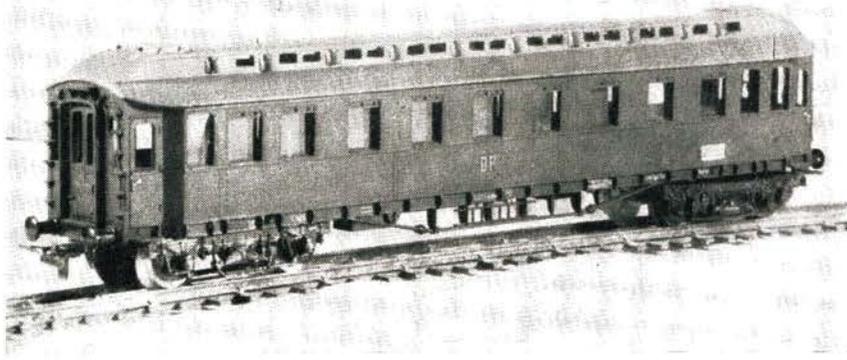


Bild 3 Und hier ein Modell der Firma Schicht aus Dresden, wie es heute im Handel ist.

Bild 7 Deutlich erkennt man den Unterschied in der Modellmäßigkeit der drei Piko-O-Wagen bei einem Blick auf das Untergestell.

Wir sollten uns noch einmal erinnern. Nach dem Kriege knurrte uns der Magen, wir waren arm, Brot und Margarine waren kleine Kostbarkeiten. Die SED, von vielen aufgefordert, als führende Partei die Aufnahme ausländischer Kredite zur Einfuhr von Massenbedarfsartikeln zu fördern, erklärte: „Erst mehr arbeiten – dann mehr essen.“ Das widersprach nur scheinbar den Gesetzen, wie die späteren Jahre bewiesen haben. Die Probleme des Hungers, der Kleidung und andere haben aufgehört, Probleme zu sein. Ohne Schulden mit Zins und Abhängigkeit, dafür mit der fünftgrößten Industriekapazität Europas!

Ja, lieber Freund, mag nun mancher einwenden, wir hungern nicht mehr, aber hier ist es mies, da fehlt die-

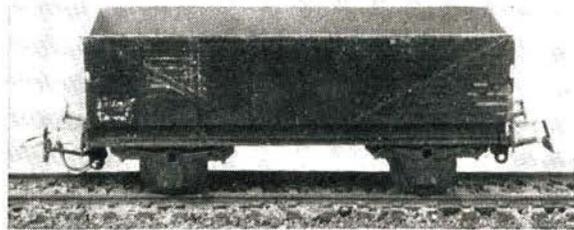


Bild 4 Piko-O-Wagen der ersten Produktion 1950.

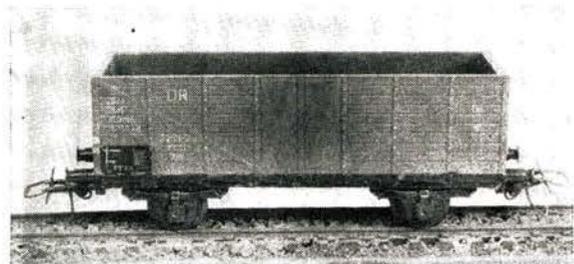


Bild 5 Derselbe Wagentyp als Modell derselben Firma, bloß einige Jahre später.

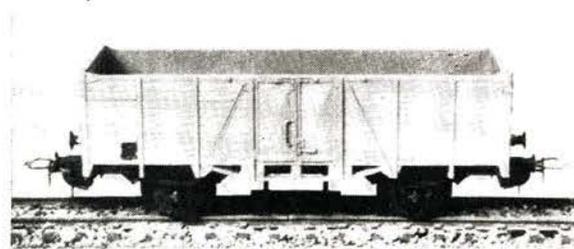
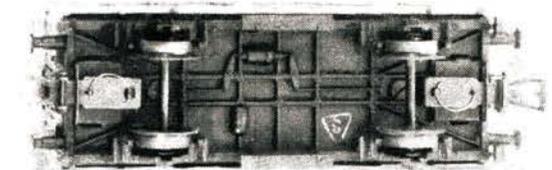
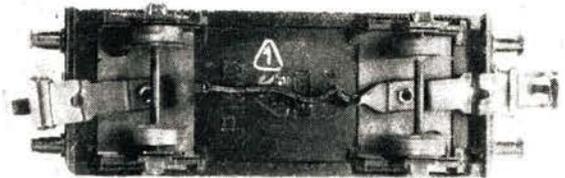
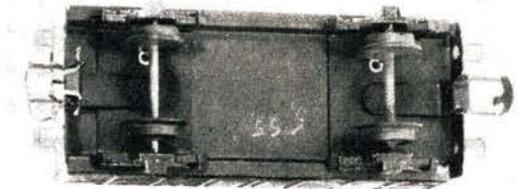


Bild 6 Einen gewaltigen Sprung bis zu diesem Modell-Fahrzeug machte Piko im Jahre 1959.



ses, dort jenes, wenig Ersatzteile, noch immer nicht genügend Wohnungen, und so weiter und so fort. Das stimmt zum Teil. Die tausend Kleinigkeiten machen uns Sorgen. Nicht selten sind es vor allem die Frauen, denen mehr Auswahl und Geschmack für „ihr Spezielles“ angeboten werden sollte. Und es ist richtig, wenn auf Kosten der mit schöner Vielseitigkeit aufwartenden Spirituosenindustrie einiges in anderen Bereichen vielseitiger werden könnte. Aber ist es nicht auch so, daß vorhandenes Material viel besser und liebevoller verarbeitet werden könnte?

Wir sind die Erzeuger und Verbraucher aller Dinge. Warum gehen wir nicht nachdrücklich gegen solche Schludrigkeit vor. Wir können die Industrie zwingen, das Beste aus dem Vorhandenen herauszuholen. Tun wir das in den nächsten zehn Jahren!

Die Modellbahnindustrie unserer Republik ist heutzutage aus dem internationalen Geschäft nicht wegzudenken. Sie bringt Devisen ins Land, Geld für Stahl, der – verarbeitet – eines Tages auch das Geld für alle Spezereien abwerfen wird, die wir uns heute einfach noch nicht leisten können.

Vor zehn Jahren aber gab es überhaupt keine Modellbahnindustrie bei uns, die traditionellen Zentren lagen in Nürnberg und in Göppingen, sie besaßen hundertjährige Erfahrungen und waren glorienumwobene Olympionisten in Europa.

Damals begann sich unsere Regierung für das hervorragende technische Lehrmittel Modelleisenbahn zu interessieren. Import? Zu teuer. Im Jahre 1949 wurde ein Elektrobetrieb im heutigen Karl-Marx-Stadt mit der Entwicklung von Spielzeugeisenbahnen betraut. In den Jahren 1950/51 übernahm der volkseigene Betrieb Elektroinstallation Oberlind diese Produktion. Der Begriff, allerorten geschätzt, „Piko“, entstand. Wer es noch nicht wissen sollte, der Name „Piko“ setzt sich aus den Abkürzungen von „Pionierkonstruktion“ zusammen, wie die Oberlinder Pioniere des Modellbahnbaus ihre Produktion benannten.

Im Jahre 1952 entstand übrigens auch die vor Ihnen liegende Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“. Ihre Geburtsstunde schlug zur damaligen Herbstmesse. Sie hatte eine wichtige Aufgabe zu erfüllen. Zunächst die der Information, womit sie ein bis dahin schmerzlich – unerfülltes Bedürfnis der Modelleisenbahner zufrieden-

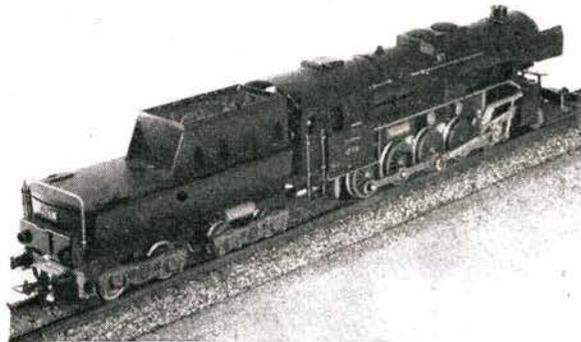


Bild 10 Im Jahre 1955 brachte dann die Firma Gützold dieses hervorragende Modell der R 42 heraus.

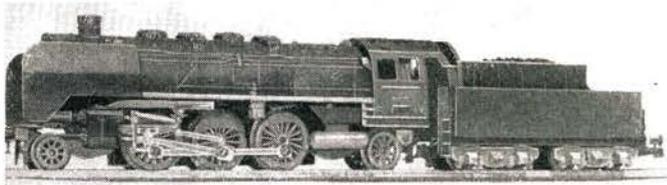


Bild 11 Und 1959 war dann die Piko R 23 da, ein gelungenes Triebfahrzeug.

stellte. Wir wollen uns innerhalb dieser Bemerkungen aus festlichem Anlaß nicht über den Grad des Gelingens dieser Aufgabe auslassen, das mögen unsere Leser selbst entscheiden. Immerhin aber ist die Auflage bei 30 000 Exemplaren angekommen, einer vergleichsweise sehr guten Höhe.

Sie hatte das Band zu knüpfen von der Industrie zu den Verbrauchern, also zu den Modelleisenbahnern selbst, eine Aufgabe, die alles in allem erfüllt worden ist. Hier haben wir ein Beispiel für fruchtbare Wechselbeziehungen.

Wir haben diese Fragen unserer Zeitschrift nicht erwähnt, um auf das Thema „Zehn Jahre DDR“ und „Der Modelleisenbahner“ abzugleiten, sondern aus einem anderen Grunde. Uns oblag es nämlich gleichermaßen, der Vielzahl von Modelleisenbahnern, die ja nicht jeder für sich losgelöst im stillen Kämmerlein vorankommen können, einen Ersatz für das fehlende

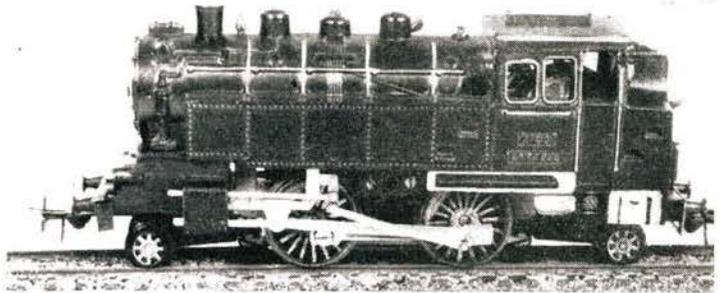


Bild 8 Auch bei den Triebfahrzeugen fing es primitiv an. Eine Piko 1' B 1' Tenderlok aus dem Jahre 1951.

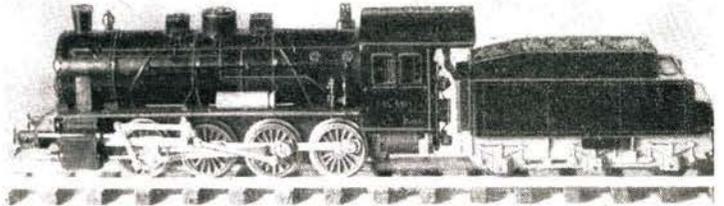


Bild 9 Bereits 1959 erschien dieses beliebte Piko-Modell der R 55 auf dem Markt. Schade, daß sie nicht mehr hergestellt wird.

Verbandsleben zu geben. Wir haben das in Fachkreisen anerkannte Modellbahnwesen in der DDR auf internationalen Kongressen vertreten, uns oblag es, so gut es ging ein Band um alle zu schließen, wir waren Forum, kamen also für Erfordernisse auf, die einer Fachzeitungsredaktion auf die Dauer nicht anstehen können. Die Entwicklung setzt unseren Möglichkeiten Grenzen. Sie zeichnen sich ab.

Wir sind keine Verbandsmeyer, müssen aber aus unserer doch recht kompetenten Einsicht folgern, daß die Gründung einer Dachorganisation der Modelleisenbahner die Qualität der gesamten Arbeit an unserer gemeinsamen Liebhaberei bedeutend fördern würde. Wir halten das für einen Schritt, der bald erfolgen müßte, so daß wir in unserer Oktober-Ausgabe des Jahres 1969 das zweite Jahrzehnt als das der Gründung einer Modellbahner-Organisation behandeln können. Dies wünscht zum zehnten Jahrestag für alle Mitarbeiter der Redaktion

Kurt Kube

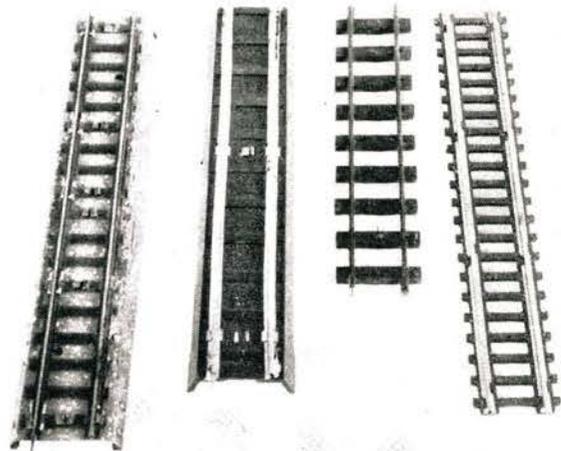


Bild 12 Schließlich noch ein Vergleich zwischen der Schienenproduktion der letzten zehn Jahre (v. l. n. r.).

Fotos: Pochanke (8), Illner (1), Archiv (8)

## Druckknopf als Dachbefestigung

Wenn man beim Selbstbau von Wagen das Dach fest anlötet, ist dessen Befestigung kein Problem. Viele Modelleisenbahner möchten aber das Dach abnehmbar haben, sei es der Beleuchtung wegen oder aus anderen Gründen. Eine stabile und gleichzeitig einfach lösbare Dachbefestigung ist für manchen Bastler, besonders für den, der mit einfachen Mitteln arbeiten muß, schon problematisch. Ein Federmechanismus hat meist seine Tücken, und Schrauben müssen oft verkleidet werden. Ich habe mich daher eines äußerst praktischen Mittels bedient, das allen Anforderungen nach gutem und sicherem Sitz des Daches, schneller und einfacher Lösbarkeit sowie Unsichtbarkeit nach außen entspricht. Zur Befestigung der Wagendächer habe ich ganz gewöhnliche Druckknöpfe verwendet.

Um es vorwegzunehmen, am besten eignen sich „weiße“ Druckknöpfe, weil diese sich ohne weiteres löten lassen. Bei schwarzen Druckknöpfen muß man erst den Lack abkratzen.

Zunächst einige Bemerkungen über die Befestigung bei glattem Dach, wie z. B. bei dem ABI-Wagen im Bild 1. Man fertige sich kleine Blechwinkel nach Bild 2 an, in deren einen Schenkel man zur besseren Auflage des Druckknopf-Unterteiles ein Loch bohrt. Als Unterteil ist hier das Teil mit dem Loch gemeint, als Oberteil das Teil mit dem Dorn. Auf den gelochten Schenkel des Blechwinkels wird das Druckknopf-Unterteil gelötet und nach Erkalten das Oberteil mit einer Papierzwischenlage, die etwas größer als der Druckknopfdurchmesser ist, in das Unterteil gedrückt. Nun wird der andere Schenkel des Blechwinkels innen an die

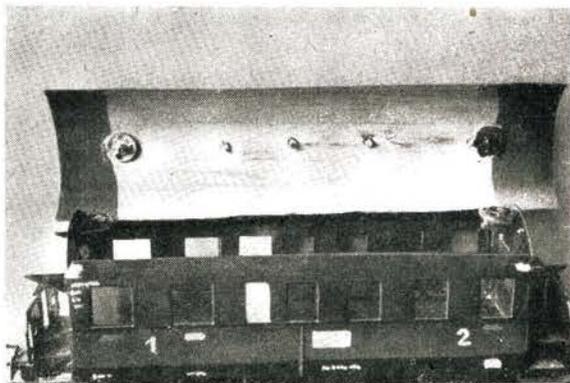


Bild 1 Abi-Wagen mit glattem, druckknopfbefestigtem Dach.

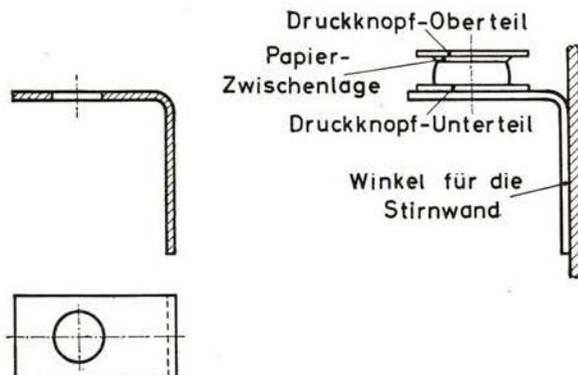


Bild 2 Blechwinkel mit Bohrung.

Bild 3 Winkelbefestigung an der Stirnwand.

Stirnwand des Wagens gelötet, und zwar so, daß die Fläche des Oberteiles und die Oberkante der Stirnwand in gleicher Höhe liegen. Bevor man das Dach aufsetzt, muß die Fläche des Oberteils und die Stelle auf der Innenseite des Daches, wo der Druckknopf nachher befestigt sein soll, dick verzinkt werden. An der anderen Stirnwand wird der andere Winkel mit Druckknopf angebracht. Nun setzt man das Dach auf. Entweder hält man das Dach unter leichtem Druck in der richti-

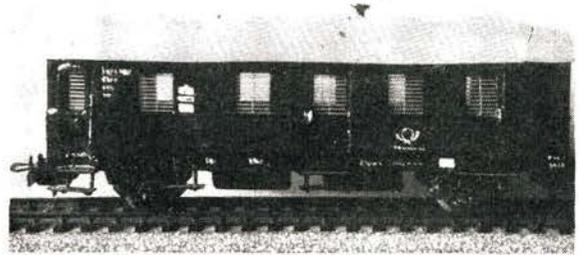


Bild 4 Postwagen mit heruntergezogenem druckknopfbefestigtem Dach.

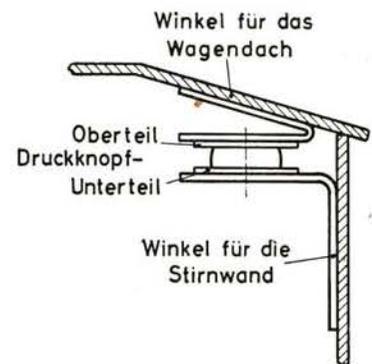


Bild 5 Druckknopf bei heruntergezogenem Dach.

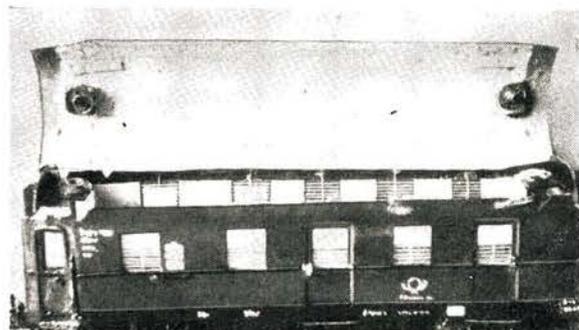


Bild 6 Druckknopfbefestigung mit Spitzwinkeln am Postwagen.

gen Lage mit der Hand, oder man bindet das Dach mit einem Zwirnsfaden fest und erwärmt mit einem gut warmen Kolben außen auf dem Dach die Stellen, unter denen sich die Druckknöpfe befinden. Dadurch wird das zuvor innen aufgebraute Zinn flüssig und hat nach Erkalten gebunden. Jetzt wird auch der Sinn der Papierzwischenlage klar; sie verhindert, daß Zinn vom Druckknopf-Oberteil in das Unterteil läuft und beide Teile ungewollt zusammenlöten. Das Dach kann nun abgenommen und die Papierzwischenlage entfernt werden. Die Dachbefestigung ist fertig. Da die Wagen-

dächer in den meisten Fällen nicht ohne Beachtung der Wagenseiten aufgesetzt werden können, streicht man ein Druckknopfpaar farbig an, damit beim Aufsetzen des Daches immer die zusammengehörigen Knöpfe aufeinander kommen und der richtige Sitz des Daches gewährleistet ist.

Hat man ein heruntergezogenes Dach, wie z. B. bei dem im Bild 4 gezeigten Postwagen, so verfährt man mit den Stirnwand-Blechwinkeln wie oben beschrieben. Das geneigte Dachende erfordert jedoch, daß man zwischen Dach und Oberteil einen spitzen Blechwinkel einfügt. Der Winkel muß so spitz sein; daß der eine Schenkel die Dachneigung hat und der andere waagrecht liegt (Bild 5). Beim Biegen des Winkels braucht man nicht gar so genau sein. Er wird beim Aufdrücken des Daches in die richtige Lage gebogen und behält diese nach dem Anlöten auch bei.

Ing. GERT STRENGE, Berlin

## Plastikbandagen, selbst hergestellt

Die Zugleistung auch gut eingelaufener und mechanisch in Ordnung befindlicher handelsüblicher Loks befriedigt oft nicht, obwohl die Motoren größere Leistungen abgeben könnten. Der Grund dafür ist, daß die Maschinen schleudern, wenn die effektive Zugkraft der Lok kleiner ist oder wird als die Gesamtwiderstandskraft des Wagenzuges.

Die effektive Zugkraft stellt die Haftungszugkraft der Lok abzüglich der Widerstände der Lok und des evtl. vorhandenen Tenders dar. Um sie zu erhöhen, muß man entweder die Haftungszugkraft vergrößern oder die Widerstände verringern.

Eine Erhöhung der Haftungszugkraft ist möglich durch Vergrößerung der Belastung der angetriebenen Achsen oder durch Erhöhung des Haftungsbeiwertes, d. h. der materialabhängigen Reibung zwischen Rad und Schiene.

Das Material bzw. die Oberflächenrauigkeit des Schienkopfes lassen sich nicht mit dauernder Wirkung beeinflussen, das Material der Laufradkränze kann jedoch unter bestimmten Voraussetzungen durch solches mit günstigerem Haftwert ersetzt oder mit solchem belegt werden. Mit derartigen, als Plastic-Bandagen bekannten Belägen kann eine Erhöhung der Haftungszugkraft um das Drei- und Vierfache gegenüber der bei Metallradzahnkränzen vorhandenen erzielt werden. Die Verwendung von Plastic-Bandagen an angetriebenen Rädern setzt eine besondere konstruktive Gestaltung der Räder voraus und ist dann nicht möglich, wenn die Räder zur Stromabnahme dienen, da die Bandagen nicht leiten. Oft kann man bei Schleppenderloks durch die Schleppenderachsen oder -Drehgestelle eine Stromabnahme ermöglichen (BR 42). Wie man beispielsweise an einer Piko R 50 alle Treibachsen mit Plastic-Bandagen guter Haltbarkeit bei verblüffend geringem Arbeitsaufwand versehen kann, soll hier beschrieben werden. Das vordere Tenderdrehgestell wird demontiert und gegen die Bodenplatte und die Befestigungsschraube isoliert wieder angebaut. Das hintere Drehgestell erhält masseseitig, das vordere auf der anderen Seite je ein Metallrad auf jeder Achse. Die Drehgestelle werden durch angelötete Stromabnehmerfedern mit den Achsen und durch isolierte Litzen mit den Haltern für die Bürstenfedern elektrisch verbunden. Die eiserne Verbindungslasche zwischen Tender und Lok wird durch eine solche aus Hartpapier oder Kunststoff ersetzt, die hinteren Stromabnehmer-

Selbstverständlich ist auch an diesen Spitzwinkel das Druckknopf-Oberteil vorher anzulöten und der freie Schenkel auf der Dachseite zu verzinnen. An sich ist die Papierzwischenlage hier nicht notwendig, doch empfiehlt sie sich, weil ein wenig Zinn abtropfen und zwischen die Druckknopfteile laufen kann. Dann wird das Dach aufgesetzt und wie beim glatten Dach durch Auflegen des Kolbens verlötet. Bild 6 zeigt die Druckknöpfe am heruntergezogenen Dach des Postwagens.

Die Druckknopfbefestigung ist einfach, billig, leicht herzustellen und in der Funktion sicher. Sie läßt sich ebenso leicht schließen und lösen wie der Druckknopf an Mutters Bluse, eigentlich noch bequemer. Ich habe die Brauchbarkeit der Druckknöpfe an verschiedenen Wagen ausprobiert, wie die Bilder zeigen, und auch jeder Modellbahner wird von der tadellosen Funktion überrascht sein.

federn der Lok werden entfernt. Nun legt man die Lok mit elektrisch mit dem Fahrregler verbundenem Tender auf den Rücken, sichert sie gegen Umfallen, läßt die Räder langsam drehen und pinselt die drei hinteren Radpaare und besonders die Laufkränze gründlich mit einem kleinen steifen Pinsel mehrfach mit Azeton einzeln ab. Azeton ist feuergefährlich und löst Farbe, man achte also darauf, daß lackierte Flächen keine Spritzer bekommen und keine offenen Flammen in der Nähe sind. Der Pinsel ist des öfteren in Azeton zu säubern. Sind Räder und Spurkränze völlig fettfrei, sauber und trocken, dann pinselt man sie, stets in Drehung gehalten, mit einer Lösung von ein bis zwei Teilen Duosan und einem Teil Azeton nicht zu dick, aber gleichmäßig ein. Dabei ist darauf zu achten, daß die Schicht lückenlos vom Spurkranz innen über Spurkranz und Lauffläche hinweg bis 2 mm in die Speichen hinein verläuft. 24 Stunden bleibt die Lok auf dem Rücken zum Trocknen liegen, dann werden die Räder erneut und in gleicher Weise mit der Lösung behandelt. Nach weiteren 48 Stunden Trockenzeit gehts wieder zum Einsatz, längere Trockenzeiten erhöhen die Haltbarkeit.

Durch diese Bandagen auf den drei hinteren Treibradpaaren konnte eine Erhöhung der effektiven Zugkraft auf fast das Dreifache erreicht werden, ohne daß der Motor überlastet wurde. Obwohl die Schicht nur wenige Zehntel Millimeter stark ist, hält sie selbst bei häufigem Betrieb über ein Vierteljahr. Zur Erneuerung der Bandagen schneidet man die Schicht mit einer Schneidfeder axial mehrfach am Radumfang ein und entfernt sie mit der Feder bei laufenden Rädern.

Reinigung der Räder mit Azeton vor dem Neuauftragen der Lösung ist notwendig.

Die Belastung der Maschine sollte unter keinen Umständen so hoch gewählt werden, daß der Motor selbst bei halber Fahrspannung nicht anlaufen kann. Eine zusätzliche Beschwerung ist nur bis zu einem solchen Grade ratsam, daß sich die Räder bei festgehaltener Maschine und halber Fahrspannung durchdrehen (Schleudern), das trotz der Bandagen bei starker Belastung auftretende Schleudern schont die Maschine. Gut gepflegte und gewartete Maschinen vertragen Bleibeschwerung, die R 50 besitzt ein Bleiballastgewicht, welches den freien Hohlraum des Kessels völlig ausfüllt und ihre Zugleistung übertrifft die einer Zweimotorenmaschine bei halbem Stromverbrauch.



## Pioniereisenbahn in der Wuhlheide

Sicher geht es Ihnen auch so wie mir, lieber Modelleisenbahner! In diesen Tagen, die erfüllt sind von den großen Vorbereitungen für den 10. Geburtstag unserer jungen Republik, geht man aufmerksamer durch die Straßen, oft Zeit anwendend für den Gedanken: Das war vor zehn Jahren noch nicht, das konnte erst durch das Bestehen unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht geschaffen werden. So erging es mir auch bei meinem letzten Besuch in der Pionierrepublik „Ernst Thälmann“ in der Berliner Wuhlheide. Diese schöne Anlage wurde von den Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik geschaffen. Einer der großen Anziehungspunkte des Parkes ist für alt und jung immer wieder die Pioniereisenbahn. Der Hauptbahnhof „Pionierpark“ gleich rechts neben dem Eingangsportal ist wohl der einzige Bahnhof, auf dem man „Reisende“ geduldig warten sehen kann; auch wenn der Zug gerade vor der Nase weggefahren ist. Tritt der kleine rotbemützte Eisenbahner mit dem Befehlsstab aus dem Dienstgebäude, dann fügt sich alles seinen Anweisungen.

Ohne die kleine Eisenbahn kann man sich den Pionierpark gar nicht mehr vorstellen. Und doch war sie nicht immer da. Als die Jungen Pioniere 1954 und 1955 auf dem Berliner Weihnachtsmarkt mit der ausgeborgten Dresdener Pioniereisenbahn arbeiten durften, wurde ihr Wunsch nach einer eigenen Bahn immer größer. Die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik kamen ihnen dabei zu Hilfe. Zu Ehren des 80. Geburtstages unseres Staatspräsidenten Wilhelm Pieck verpflichteten sie sich, den Berliner Pionieren eine Eisenbahn zu schenken. Der erste Spatenstich erfolgte im Februar/März 1956 und schon am „Tag des deutschen Eisenbahners“ im Juni 1956 konnte der Minister für Verkehrswesen, Dipl.-Ing. Erwin Kramer, die Bahn den Pionieren übergeben. An der geleisteten Arbeit hatten besonders die Eisenbahner der Reichsbahndirektion Berlin großen Anteil. Nach und nach wurde dann die Anlage vergrößert. 1957 entstand die Querverbindung mit ihren dazugehörigen Bahnhöfen.

Über den Gleisring und die Querverbindung insgesamt 7 km lang, Spurweite 600 mm, können die Reisenden jetzt zu sechs modern eingerichteten Bahnhöfen gelangen. Drei mechanische und ein elektrisches Stellwerk dienen der sicheren Abwicklung des Zugbetriebes. Von den Fahrdienstleitern werden 16 Weichen und 11 Signale betätigt. Orts- und fernbediente Schranken riegeln 14 Wegübergänge ab. Zwei Reisezüge verkehren zur Zeit, jeder aus vier überdachten, je 32 Sitzplätze umfassenden, Wagen und einer Diesellok bestehend. Die Wagen sind luftgebremst. Elektrische

Zugbeleuchtung gestattet auch bei Dunkelheit zu fahren. In einer Wagenhalle werden die Wagenzüge untergestellt, gepflegt und untersucht. Für die beiden Lokomotiven gibt es wie bei der großen Eisenbahn einen Lokschuppen, in dem auch Reparaturen ausgeführt werden können.

Alle Arbeiten – außer denen der Lokführer – werden unter Anleitung des Bahnhofsleiters von den Pionieren verrichtet. Die Ausbildung und Anleitung der Pioniereisenbahner liegt in den Händen erfahrener Eisenbahner. Der Leiter der Berliner Pioniereisenbahn, Horst Schobel, kann auf eine 17jährige Dienstzeit und sein Vertreter Kroll gar auf eine 40jährige Dienstzeit bei der Deutschen Reichsbahn zurückblicken.

Bevor aber die Jungen Pioniere Eisenbahner spielen dürfen, heißt es erst einmal lernen. In sechs Doppelstunden wird nach der eigenen Fahrdienstvorschrift und Betriebsordnung unterrichtet. Vier Wochen danach erfolgt die Prüfung, und dann gibt es die Uniform, aus Bluse, Joppe, Mantel und Käppi bestehend, die jeder Pioniereisenbahner mit Stolz trägt. Wer ein Jahr lang ein guter Pioniereisenbahner ist, erhält das Treueabzeichen. Selbstverständlich werden alle Kinder ständig über Unfallschutz belehrt. Seit dem 15. Juni dieses Jahres wird im Fünf-Brigade-System gearbeitet. Jeden Tag ist eine andere Brigade an der Reihe. Diese Brigadenbildung hat viele Vorteile. Sie festigt das Kollektiv, bietet bessere Voraussetzungen zur Wettbewerbsführung und gestattet eine übersichtlichere Dienstplanung.

Sonnabends fährt die Pioniereisenbahn nicht. An diesem Tag treffen sich dann die Brigaden, leisten Ernteeinsätze, unternehmen Exkursionen oder bilden sich im Dienstunterricht weiter. Auch ihre Anlagen pflegen die Pioniere selbst. So lernen die Kinder im Spiel den Ernst des Eisenbahnerberufes kennen und lieben. Der Erfolg bleibt nicht aus. Gut 80 Prozent der Pioniereisenbahner wählt nach Beendigung der Schulzeit den Beruf des Eisenbahners und hält auch dann noch die Verbindung mit ihrem kleinen Bruder aufrecht.

Die Pioniereisenbahner unserer Republik – es gibt in Dresden, Leipzig, Magdeburg, Karl-Marx-Stadt und Cottbus

Bild 1 Durch die herrlichen Anlagen des Pionierparks „Ernst Thälmann“, Berlin, geht die Fahrt der kleinen Eisenbahn.



noch Pioniereisenbahnen – haben auch ihre Zeitschrift, die unter dem Titel „Das Flügelrädchen“ monatlich erscheint und sie über ihre eigenen und die internationalen Pioniereisenbahnprobleme unterrichtet. Die Verbindung mit den Pioniereisenbahnen des Auslandes wird überhaupt groß geschrieben. Bei meinem Besuch im Pionierpark war Kollege Schobel gerade erst mit einer Gruppe von 10 Pioniereisenbahnern unserer Republik aus Ungarn zurückgekehrt. Im Jahre 1958 waren die kleinen Ungarn Gast der Berliner Kinder. Wöchentlich erreicht eine Anzahl Briefe und Karten unsere kleinen Eisenbahner. Pioniere aus den volksdemokratischen Ländern berichten über ihre Pioniereisenbahnen. Im Gästebuch der Betriebsleitung gibt es keinen Kontinent, der nicht vertreten ist.

Ich beobachtete selbst, wie eine Delegation von etwa 40 Engländern die Pioniereisenbahn besichtigte. Man konnte es an ihren Gesichtern ablesen: So etwas hatten sie noch nicht gesehen. Die Fotoapparate bekamen fortwährend Arbeit. Besonders interessant war für sie die Ausstellung über die polytechnische Ausbildung unserer Jugend in der



2

Bild 2 Die Pioniereisenbahn kennt nur fröhliche Fahrgäste!



Bild 3 Der Zugführer Ingo Marscher schreibt seinen Fahrt- und Leistungsbericht natürlich nur im Dienststapel.

Bild 4 Von diesem Bahnhof führt der Weg zum Puppentheater des Pionierparkes.

Bild 5 Aufmerksam beobachten die Schrankenwärter Wölfer Radner und Gerd Oswald die Strecke.

4

Eingangshalle des Hauptbahnhofes. Sie nehmen nach Beendigung ihres Besuches auf ihrem Filmstreifen die DDR als eine Realität mit über den Kanal.

Selbstverständlich erscheinen auch die Pioniereisenbahner zu der zehnjährigen Geburtstagsfeier unserer Republik nicht mit leeren Händen. In der Frachtbriefbewegung des Pionierexpresses haben sie zahlreiche Verpflichtungen übernommen. Winkt doch als Lohn der Bau eines neuen Triebwagens, der schon im nächsten Jahr fahren soll.

Viel Arbeit leisteten die kleinen Fahrdienstleiter, Bahnhofschaftner, Zugabfertiger und Fahrkartenverkäufer in der Wuhlheide schon. Die Zahl der Reisenden stieg von Jahr zu Jahr. 1957 benutzten 53 000 Reiselustige die Pioniereisenbahn. 1958 waren es schon 128 000. Diese Zahlen sind jetzt schon weit übertroffen. Ein Zeichen für die Beliebtheit der kleinen Eisenbahn. Und daß es so bleibt, dafür wollen die Berliner Pioniereisenbahner weiter fleißig lernen und arbeiten.

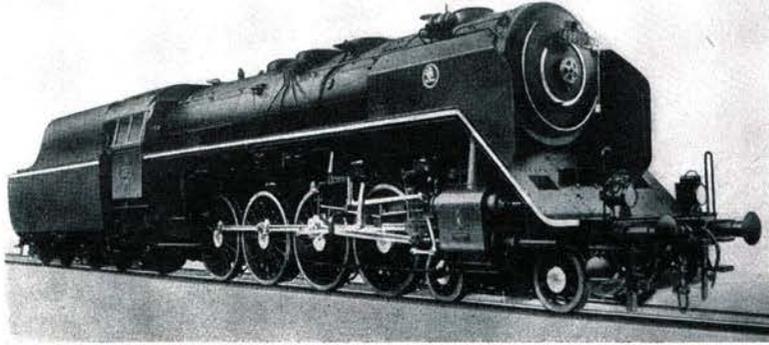
Gerda Schreiber 5





interessantes von den eisenbahnen der welt +

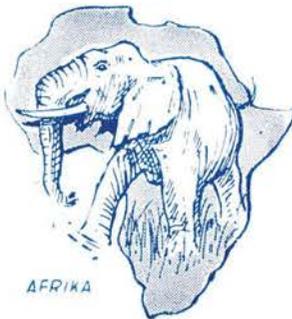
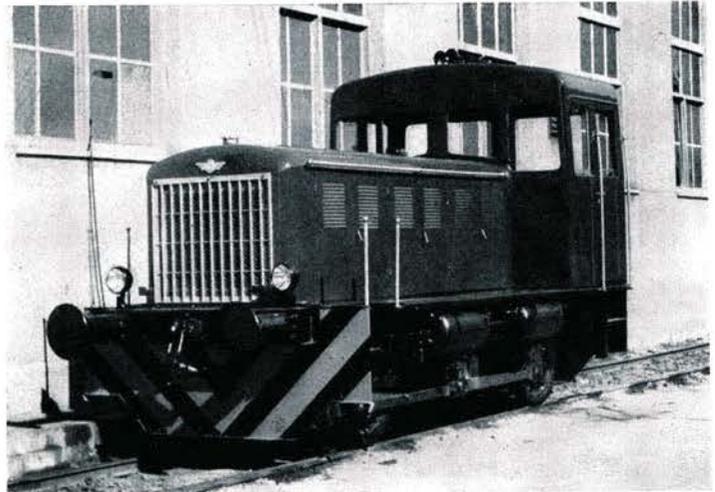
interessantes von den eisenbahnen de



Noch sind auf den Strecken der ČSD diese schweren Dampf-Schnellzuglokomotiven in großer Zahl anzutreffen. Die Skoda-Lokomotive der Reihe 498.0 der ČSD erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h mit schwersten Zügen. Der Treiberraddurchmesser beträgt 1830 mm.



Diese leichte 130-PS-Diesel-Verschiebelokomotive wird in den staatlichen „Wilhelm-Pieck-Werken“ in Győr (Ungarn) gebaut. Die robuste, über vier Geschwindigkeitsstufen verfügende Lokomotive ist mit einem Ganz-Jendrassik Dieselmotor der Type 6 JS 13,5/17 ausgerüstet und wird pneumatisch gesteuert.



AFRIKA

Eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erzielt diese mächtige Schmalspurlokomotive mit der Achsfolge 1'E1' (1067 mm Spurweite), die in den Henschelwerken hergestellt wird.

Fotos: Werkfoto

