

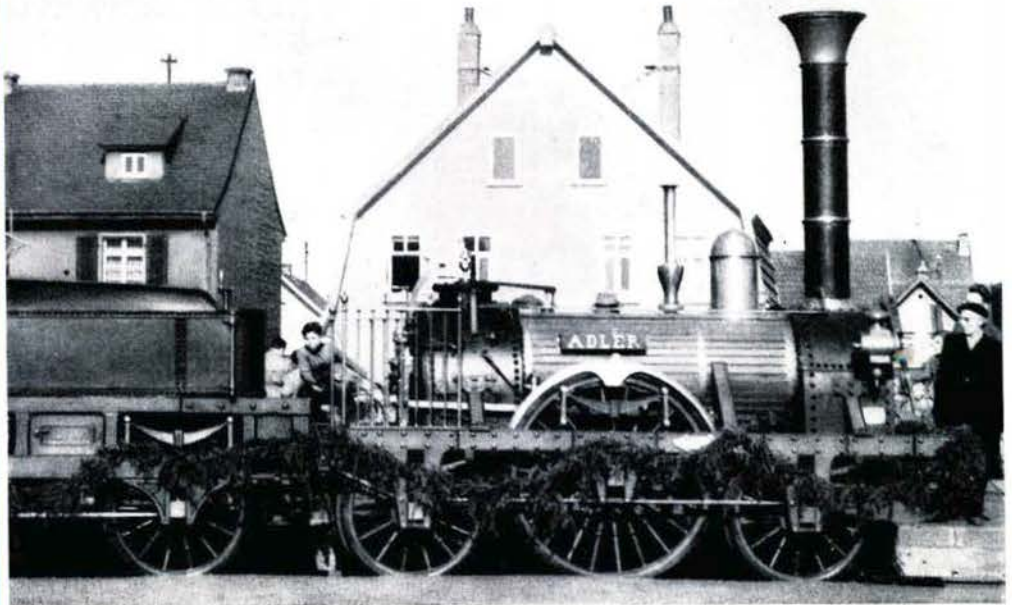
JAHRGANG 9
DEZEMBER 1960

12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

7. 12. 1960 – 125 Jahre deutsche Eisenbahn



TRANS PRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-





Foto: H. Kohlberger, Berlin

Wissen Sie schon . . .

● daß in der ČSSR für den Schnellverkehr auf elektrisch betriebenen Strecken in der Umgebung großer Städte neue Triebwagen der Reihe EM 475.0 entwickelt wurden? Zwei Wagen bilden jeweils ein technisches Ganzes (die halbe Einheit), wobei jeder Wagen ein Triebdrehgestell besitzt. Die Fahrzeuge sind für einen Betrieb mit 3000 V vorgesehen, ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, das Fassungsvermögen einer Vierwageneinheit 700 Plätze. In beiden Endwagen sind je ein Führerstand, ein Gepäck-, Maschinenraum und ein Reiseabteil untergebracht.

● daß in Österreich die „Jauntal-Bahn“ in einer Länge von 19 Kilometern von Bleiburg nach St. Paul im Bau ist? Diese Bahnverbindung wird einige Relationen um 200 Kilometer verkürzen, wodurch man auf einen verstärkten Fremdenverkehr hofft. Ein wichtiger Kunstbau an dieser Strecke ist die Untertunnelung des Langenbergs in einer Länge von 1430 m, wovon bis jetzt schon über 600 m geschafft sind. Der Tunnelvortrieb pro Tag beträgt etwa acht bis zehn Meter.

● daß seit Juni d. J. auch in einigen Schnellzügen der British Railways moderne „ambulante Buffets“ eingerichtet wurden? Diese Buffets befinden sich in der Mitte eines 2.-Klasse-Wagens und verfügen über 44 Sitzplätze. Einfache Gerichte können serviert werden.

AUS DEM INHALT

Manfred Worms

Die sozialistische Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Deutschen Demokratischen Republik 313

Klaus Gerlach

VII. Internationaler Modelleisenbahn-Kongreß 1960 315

Gleisplan 318

Mit Pappe, Schere, Leim 319

Wir stellen vor: Gützold-Kleindiesellok Typ BN 150 der ČSD in H0 320

Christian Rudolf

Elektromagnetischer Entkuppeler 321

Heinz Fleischer

So ändern sich die Zeiten 324

Hans Köhler

Der „Adler“ in Modell und Wirklichkeit 325

Hansotto Voigt

Nochmals etwas über Dresdens Bergbahnen 326

Heinz Fleischer

Dampflokomotive „Saxonia“ der Leipzig–Dresdner Eisenbahn und Diesellokomotive V 180 der DR 327

Hans Köhler

Der Lebenslauf unserer elektrischen Lokomotive — eine Betrachtung zum Jubiläum der deutschen Eisenbahnen 330

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 333

Siegfried Kaufmann

Fotokurs für Modelleisenbahner (2. Teil) 335

Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“, Dokumentation und Lehrgang „Für den Anfänger“ Beilage

Titelbild

Nicht nur das Titelbild unseres vorliegenden Heftes soll im Zeichen des 125jährigen Bestehens unserer deutschen Eisenbahnen stehen, wie Sie bald sehen werden. Am 7. Dezember 1835 beförderte die Lokomotive „Der Adler“ den ersten Eisenbahnzug auf deutschem Boden von Nürnberg nach Fürth. U. B. z. eine Nachbildung dieser Lokomotive.

Foto: Dr. Feißel, Hanau

Rücktitelbild

Mit dieser letzten Seite, die Sie gerade betrachten, geht wiederum ein Jahrgang unserer Zeitschrift zu Ende. Vor uns liegt das Jahr 1961, für das wir allen unseren Lesern Gesundheit und recht viel Erfolg wünschen.

Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Ein Schlackenaufzug für unser Modell-Bw
Bauplan Bahnhof „Bad Wiesenau“
Ungarische 600 PS dieselelektrische Lokomotive

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin-Wilhelmsruh — 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 — Alfred Schüle, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg/Thür. — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Ing. Klaus Gerlach. Redaktion: Helmut Kohlberger. Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14. Fernsprecher: 22 02 31. Fernschreiber: 01 14 48. Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. Alleine Anzeigenannahme: DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe 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

Die sozialistische Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Deutschen Demokratischen Republik

MANFRED WORMS, Berlin

Wir veröffentlichen nachstehend einen weiteren Beitrag zum 125jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen, der als Fortsetzung eines Artikels mit diesem Inhalt in unserem Sonderheft 1960 gilt. Die Redaktion

Wenn trotz der großen Zerstörungen im zweiten Weltkrieg nach 1945 im Osten Deutschlands in nur wenigen Jahren der Eisenbahnbetrieb wiederhergestellt wurde, dann dank der großartigen Leistungen der Eisenbahner. Sie sind um so höher einzuschätzen, als sie ohne fremde finanzielle Hilfe und ohne eine ausgedehnte Rohstoffbasis vollbracht wurden. Bereits Ende des Jahres 1946 waren die wichtigsten Hauptstrecken wieder durchgehend befahrbar. Solch reichliche Frucht trug die friedliche Arbeit der Eisenbahner aller Betriebszweige der Deutschen Reichsbahn.

Die Eisenbahner vollbrachten diese Leistungen in dem wachsenden Bewußtsein, für ihren Betrieb, für sich selbst zu arbeiten. Denn mit dem Befehl Nr. 8 vom 11. August 1945 hatte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) den Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone bereits ab 1. September 1945 in die Hände der deutschen Eisenbahner gelegt. Erstmals in der deutschen Geschichte war die Eisenbahn in einem Drittel Deutschlands zum Eigentum des Volkes geworden und dient seitdem der friedlichen und demokratischen Entwicklung. Damit wurde in einem Teil Deutschlands eine der wichtigsten und zuverlässigsten Stützen des deutschen Imperialismus und Militarismus für immer beseitigt. Gleichzeitig ist damit dem seit mehr als einem Jahrhundert bei den deutschen Staatsbahnen gezüchteten Berufsbeamtentum die Grundlage entzogen worden. Der ehemalige Beamte, unter der Herrschaft des Kapitals entrechtet und zur würdelosen Unterwürfigkeit gezwungen, erhielt im Zuge der demokratischen Neugestaltung aus den Händen der Arbeiterklasse erstmalig politische Freiheit.

In diesem Kampf um das neue, demokratische Leben sind gleichzeitig die Voraussetzungen für die Herstellung der Einheit der Arbeiterklasse geschaffen worden. Die Gründung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, die auf dem Wege über die Aktionseinheit zwischen KPD und SPD und die Bildung einheitlicher freier Gewerkschaften erfolgte, ist die größte Errungenschaft in der Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung. Die Eisenbahner hatten großen Anteil an diesem Ringen; darin widerspiegelte sich ihr wachsendes Bewußtsein.

Als sichtbarer Ausdruck dieses sich entwickelnden Bewußtseins breitete sich, angespornt durch die großen Leistungen Adolf Henneckes, die Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung immer mehr unter den Eisenbahnern

aus. Welcher Eisenbahner erinnert sich nicht daran, als im November 1948 aus dem Senftenberger Revier nach Berlin der erste Schwerlastzug gefahren wurde? Welcher Eisenbahner erinnert sich nicht an die bahnbrechende Leistung von Karl Fritsche und der vielen anderen Lokaktivisten, der Initiatoren der 500er-Bewegung? Das waren die Eisenbahner, die die Frauen und Männer vom goldenen Flügelrad mitrissen, die Aufgaben des Zweijahrplanes vorfristig zu erfüllen und die Wagenumlaufzeiten von 4,5 auf 3,72 Tage zu senken. Mit der Übererfüllung des Zweijahrplans aber wurde die Strecke frei für den Aufbau des Sozialismus, für den Aufbau eines sozialistischen Eisenbahnwesens in der Deutschen Demokratischen Republik.

Mit ihrer Gründung hatte die Deutsche Demokratische Republik eine große nationale Verantwortung übernommen. Sie konnte diese nur erfüllen, wenn sich ihre Politik in Übereinstimmung mit den historischen Gesetzmäßigkeiten unserer Epoche befand, d. h., wenn sie den Weg des Sozialismus beschritt. Es galt, diesen wahrhaften Friedensstaat, der als Antwort auf die Bildung, des Bonner Spalterstaates der deutschen Militaristen und Imperialisten gegründet wurde, durch den sozialistischen Aufbau zum anschaulichen und überzeugenden Beispiel für ganz Deutschland zu machen.

Der planmäßige Aufbau des Sozialismus begann in der Periode des ersten Fünfjahrplans. Das grandiose Programm dieses Plans stellte auch an die Deutsche Reichsbahn große Anforderungen und war bestimmend für ihre weitere Entwicklung. Um diese Aufgaben bewältigen zu können, enthielt es umfangreiche Maßnahmen zur Gesundung des Oberbaues, zur Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Strecken und zur Einführung der modernen Technik im Eisenbahnwesen. Der große Elan, mit dem die Eisenbahner darangingen, das Transportprogramm zu erfüllen, erhielt einen begeisterten Auftrieb durch den Beschluß der 2. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands vom Juli 1952, mit dem planmäßigen Aufbau der Grundlagen des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik zu beginnen. Dank dieser Initiative der Eisenbahner hielt die Deutsche Reichsbahn mit der schnellen Entwicklung der Volkswirtschaft Schritt. Durch die Aktivisten- und Neuererbewegung sowie den sozialistischen Wettbewerb konnten die Transportleistungen bis 1955 mit annähernd der gleichen Transportkapazität gegenüber 1936 verdoppelt werden. Großen Anteil daran hatten so hervorragende Eisenbahner, wie der Brigade-

lokführer Helmut Kuhl, der Initiator der 500 000er-Bewegung. Mit an der Spitze des Kampfes für die rasche Erfüllung der Transportaufgaben stand die Jungaktivistenbewegung, die sich seit 1949 zu einer mächtigen Kraftreserve entwickelt hatte.

Wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, dann haben die Eisenbahner mit der Erfüllung des ersten Fünfjahresplans gezeigt, daß sie sich ihrer großen Verantwortung bewußt waren, über die Walter Ulbricht auf dem Festakt zum „Tag des deutschen Eisenbahners 1952“ sagte: „Ihr Eisenbahner habt eine besonders hohe Verantwortung. Ihr seid ein Teil der deutschen Arbeiterklasse, die in der Deutschen Demokratischen Republik die entscheidenden Positionen in Staat und Wirtschaft in ihren Händen hat. Die führende Rolle der Arbeiterklasse kommt aber nicht nur darin zum Ausdruck, daß führende Arbeiter der Regierung als Minister angehören, sondern die führende Rolle der Arbeiterklasse in der Deutschen Demokratischen Republik muß ihren Ausdruck darin finden, daß die Arbeiterklasse an der Spitze des Kampfes für den Frieden steht, daß sie die besten Leistungen vollbringt, daß sie die Qualität ihrer Arbeit verbessert, daß sie höhere Leistungen in der Wirtschaft erreicht und daß sie im Schutz unserer Republik ebenfalls an der Spitze steht.“

Hervorragenden Anteil an diesem großen Umschwung im Bewußtsein der Eisenbahner haben die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und ihre Organe und die Grundorganisationen der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands in den Betrieben und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn. Unermüdlich standen sie den Eisenbahnern als treuer Helfer und Berater zur Seite, führten sie, unterstützt von der Industriegewerkschaft Eisenbahn, die Frauen und Männer vom goldenen Flügelrad zu großen Erfolgen.

Die Partei der Arbeiterklasse und unsere Regierung haben dem Aufbau eines leistungsfähigen sozialistischen Eisenbahnwesens stets größte Beachtung geschenkt und ihn tatkräftig unterstützt. Überall ist diese Hilfe spürbar. So wurde — nach der Spezialisierung der Reichsbahnausbesserungswerke und der festen Beheimatung des Wagenparks in den Jahren 1950/51, nach der Gattungsbereinigung der Lokomotiven und der Einführung der wirtschaftlichen Rechnungsführung — auf der Grundlage der Empfehlung des Politbüros der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands vom Februar 1953 und des Ministerratsbeschlusses unserer Regierung vom April 1953 das Dispatchersystem bei der Deutschen Reichsbahn eingeführt. Wie schon so oft haben uns auch hierbei unsere sowjetischen Freunde mit ihren reichen Erfahrungen geholfen.

Der Dispatcherdienst als sozialistische Methode der Betriebsführung war von revolutionierender Bedeutung für die Verbesserung der gesamten operativen Arbeit.

Erstmals wurde jetzt auf der Grundlage einer bewußten sozialistischen Disziplin und der vollen persönlichen Verantwortung eine einheitliche Kommandogewalt aller operativen Dienstzweige von oben bis unten hergestellt. Reichlich sechs Jahre sind erst vergangen, seit im Juni 1954 im Reichsbahnamt Erfurt die erste Dispatcherleitung ihre Tätigkeit aufnahm, doch das Dispatchersystem hat alle Erwartungen voll erfüllt.

Entscheidend hierzu beigetragen hat die Einführung des einheitlichen Arbeitszeitbeginns und des Vierbrigadesystems. Durch sie wurden die Betriebsführung und die Arbeitsweise noch wesentlich verbessert und eine volle Wirksamkeit des Dispatcherdienstes erreicht. Der Vierbrigadeplan ermöglicht es, die Eisenbahner des operativen Betriebs- und Verkehrsdienstes der durchgehend besetzten Dienstposten in vier festen Stammbrigaden zusammenfassen, und damit die einheitliche Kommandogewalt auch in jeder Dienstschrift durchzusetzen. Er brachte den Eisenbahnern unserer Republik Vorteile in der Dienstplangestaltung, an die ihre Kollegen bei der westzonalen Bundesbahn kaum zu denken wagen. Auch darin zeigt sich, neben einer Vielzahl anderer Maßnahmen, wie sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner unserer Republik ständig verbessern, ihnen die Früchte ihrer Arbeit selbst zugute kommen.

So verfügen die Eisenbahner über soziale und kulturelle Einrichtungen, wie sie in einem solchen Umfang bisher

unbekannt waren. Der Medizinische Dienst des Verkehrswesens der Deutschen Demokratischen Republik ist eine der vorbildlichsten Einrichtungen dieser Art aller Eisenbahnen der Erde. Alljährlich fahren durch den Feriendienst der Gewerkschaften Zehntausende Eisenbahner in die schönsten Gegenden unserer Heimat und verbringen dort ihren Urlaub. Die Versorgung der Eisenbahner bei Krankheit und im Alter ist gesichert, und ihr Lohn erhöht sich ständig.

Großes wurde auf allen Gebieten geleistet, so auch in der technischen Entwicklung der Deutschen Reichsbahn, wo Erfolge erzielt wurden, die ihresgleichen suchen. So bestanden schon seit vielen Jahrzehnten Pläne, um die Stadt Berlin herum einen Eisenbahnring zu bauen. Aber weder das kaiserliche Deutschland noch die Weimarer Republik, noch der Faschismus vermochten es, dieses Vorhaben auszuführen. Erst unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht wurde es Wirklichkeit. Hervorragendes vollbrachten hier die Bauarbeiter, Wissenschaftler, Ingenieure und Techniker. Besonders hohe Anforderungen stellte der Bau des 1,2 Kilometer langen Dammes durch den Templiner See, der eines der schwierigsten Bauvorhaben dieser Art in Europa war. Allein für diesen Damm mußten 2,6 Millionen Kubikmeter Erdmassen bewegt werden.

Ein großer Schritt nach vorn wurde auch auf dem Gebiet der Elektrifizierung getan. Mit Hilfe unserer sowjetischen Freunde ist damit im Jahre 1952 begonnen worden. Heute bereits ist der Chemiering im mitteldeutschen Raum voll elektrifiziert.

Seit Jahren schon haben die Waggonbauer auch die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß auf diesen modernen Strecken die Güter schneller befördert werden und die Werktätigen kulturvoller durch unsere schöne sozialistische Heimat reisen können. Ein besonderer Erfolg war der Bau des Doppelstock-Gliederzuges, der mit seinem niedrigen Sitzplatzgewicht von 202 kg das Weltniveau bestimmt.

Die wohl größte Leistung auf technischem Gebiet in den letzten Jahren ist die Entwicklung des Spurwechselradsatzes. Hervorragenden Anteil daran hat der Minister für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik, Nationalpreisträger Dipl.-Ing. Erwin Kramer. Der erste versuchsweise Einsatz von Wagen mit Spurwechselradsätzen von der Deutschen Demokratischen Republik nach der Sowjetunion konnte bereits im September 1959 mit großem Erfolg vorgenommen werden. Damit war der entscheidende Schritt getan, erstmals in der Geschichte der Eisenbahnen Güter ohne Umladung von Westeuropa bis zum Pazifik zu transportieren.

Gleichberechtigt arbeitet die Deutsche Reichsbahn in den verschiedensten internationalen Organisationen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, besonders der der sozialistischen Länder, mit und trägt dazu bei, den internationalen Verkehr zu verbessern und zu entwickeln. Vor allem aber ist die Deutsche Reichsbahn mit der Abwicklung des ständig steigenden internationalen Verkehrs über ihre Linien ein Mittler friedlicher und freundschaftlicher Beziehungen zwischen den Völkern. Dazu trägt besonders auch der Eisenbahnfahrverkehr mit der neuen Großfähre MS „Saßnitz“ bei.

Die volle Ausnutzung der großen Vorzüge des einheitlichen sozialistischen Transportwesens, das frei ist von der dem Kapitalismus eigenen Anarchie und Konkurrenz und sich entsprechend den Erfordernissen der Volkswirtschaft planmäßig entwickelt, gibt die Gewißheit, daß die Deutsche Reichsbahn auch ihre großen Aufgaben bei der Erfüllung der ökonomischen Hauptaufgabe und des Siebenjahrplans lösen wird. Der Schlüssel hierzu ist die sozialistische Gemeinschaftsarbeit, durch die die Masseninitiative der Eisenbahner in den letzten Jahren, besonders bei der Vorbereitung des zehnten Jahrestages der Gründung unserer Republik, einen großen Auftrieb erhalten hat.

Die Verwirklichung des Siebenjahrplans wird die Deutsche Reichsbahn als ein zuverlässiges und wichtiges Instrument unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht und als Rückgrat des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens unserer Republik weiter festigen und stärken und noch mehr zum anziehenden Beispiel und Vorbild für die Eisenbahner im Westen unserer Heimat machen.

VII. Modellbahnkongreß 1960

HANSOTTO VOIGT, Dresden
Ing. KLAUS GERLACH, Berlin

Der diesjährige und VII. Internationale Modellbahnkongreß fand in der Zeit vom 8. bis 13. September in Salzburg statt. Die Modelleisenbahner unserer Republik waren durch eine Delegation, der neben dem Chefredakteur unserer Fachzeitschrift auch die Mitglieder des Beratenden Redaktionsausschusses Dr.-Ing. habil. Harald Kurz und Hansotto Voigt angehörten, vertreten. Die Kammer der Technik hatte neben Herrn Voigt noch den Ingenieur, Herrn Bruno Rettig, von der Zentralen Prüf- und Entwicklungsstelle der Deutschen Reichsbahn delegiert.

Der Kongreß war mit einer internationalen Modelleisenbahn-Ausstellung im Festspielhaus der Stadt Salzburg und der Hauptversammlung des Europäischen Modelleisenbahnverbandes (MOROP) verbunden. Während die ersten drei Tage den Sitzungen des leitenden und des technischen Ausschusses vorbehalten blieben, waren die anderen Tage für Besichtigungen und Exkursionen vorgesehen.



1

Der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahn, Herr Hofrat Dr. Maximilian Schantl, hatte es sich nicht nehmen lassen, den Kongreß mit herzlich gehaltenen Worten zu eröffnen und die Modelleisenbahner aus der CSSR, Ungarn, Schweden, Dänemark, Niederlande, Belgien, Frankreich, Schweiz, Italien, Westdeutschland und der DDR zu begrüßen. Neben dem Generaldirektor waren Vertreter der Stadt Salzburg sowie der Landeshauptmann des Landes Salzburg erschienen.

Nach dem Besuch der Ausstellung im Festspielhaus, die nicht nur industriell hergestelltes Modellbahnmateriale und interessante Anlagen in verschiedenen Maßstäben zeigte, sondern auch mit Museumsmodellen im Maßstab 1:10 besichtigt war, begannen die Sitzungen des leitenden und des technischen Ausschusses. Der leitende Ausschuss besteht aus den einzelnen Ländervertretern unter Vorsitz des Präsidenten und 1. und 2. Vizepräsidenten des MOROP. Der technische Ausschuss setzt sich aus den technischen Referenten der einzelnen Mitgliedsländer zusammen. Drei Punkte, die auch für unsere weitere Arbeit bei der Bildung einer Zentralen Arbeitsgemeinschaft von Wichtigkeit sind, sollen hier wiedergegeben werden. Der leitende Ausschuss nahm Ungarn einstimmig in den MOROP auf. Damit ist neben der CSSR ein weiteres sozialistisches Land im Europäischen Modelleisenbahnverband vertreten. Da vom MOROP in der Regel nur ganze Landesverbände aufgenommen werden, muß sich die DDR infolge der schlechten Arbeit der Abteilung Schulung und Berufsausbildung im Ministerium für Verkehrswesen (nicht genügende Aufmerksamkeit und Einsicht bei der Bildung einer Zentralen Arbeitsgemeinschaft) mit einem Schattendasein im MOROP zufrieden geben. Das Kurio-

3

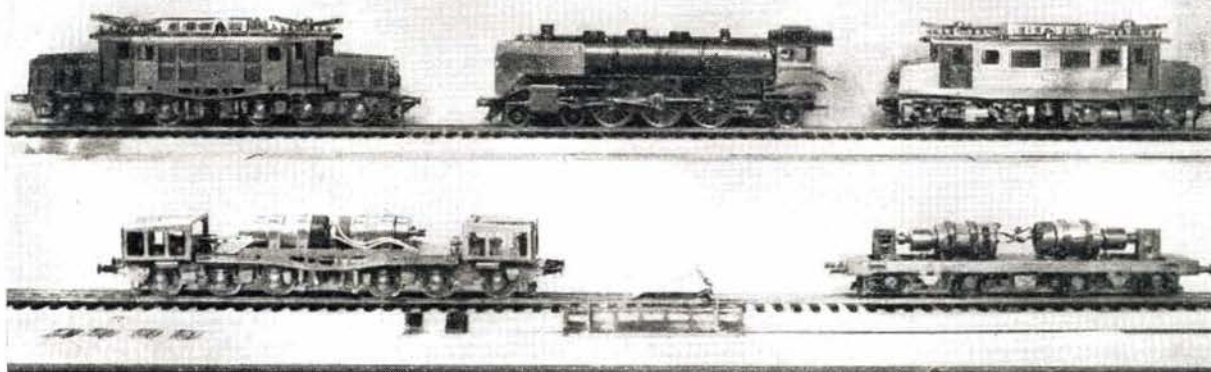


Bild 1 Der Generaldirektor der ÖBB, Herr Dr. Schantl, eröffnet den Kongreß, im Hintergrund der Leiter des Kongresses, Herr Lindpointner.

Bild 2 Der Präsident des Verbands österreichischer Modelleisenbahnclubs (VÖMEC), Herr Verleger Ployer, bei seiner Festansprache

Bild 3 Modelle in der Nenngröße 0, wie sie in der Ausstellung gezeigt wurden

2



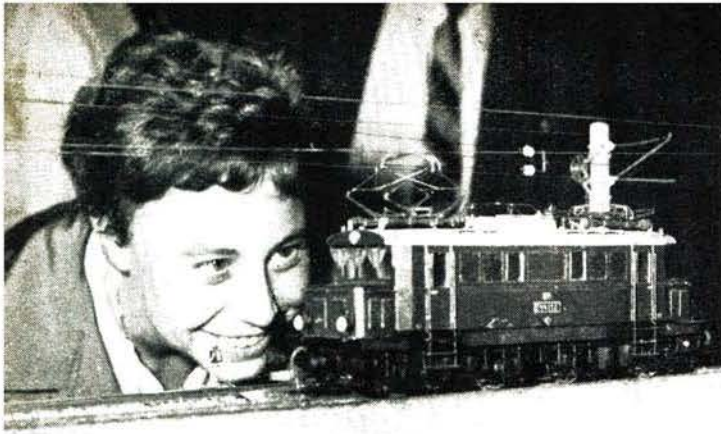


Bild 4 Auch die „holde Weiblichkeit“ interessierte sich sehr stark für die kleine Eisenbahn.

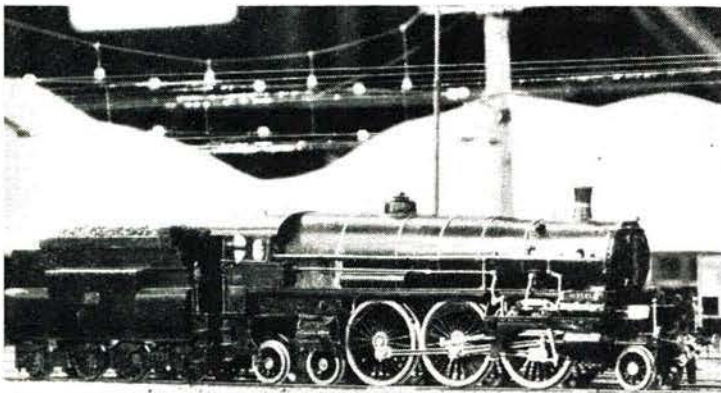


Bild 5 Ein weiteres Lokmodell in der Nenngröße 0, ein Modell der Baureihe 310 der ÖBB.

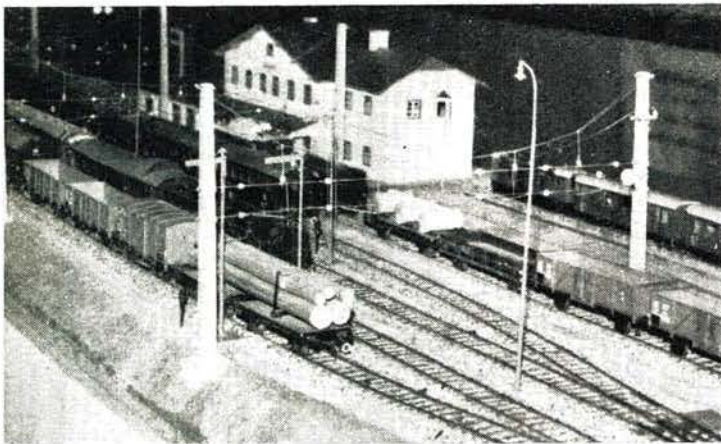


Bild 6 Der MEC Wien zeigte seine 0-Anlage; hier ein Ausschnitt dieses Exponats.

sum dabei ist aber, daß wir inoffiziell einen großen Teil der MOROP-Arbeit, insbesondere im technischen Ausschuß leisten. Ungarn wurde also in diesem Jahre Mitglied, hoffen wir, daß wir es im Jahre 1961 werden können. Ein zweiter Tagesordnungspunkt war der Vorschlag unserer Redaktion, den nächsten, den VIII. Modellbahnwettbewerb, international für alle Mitgliedsverbände des MOROP auszuschreiben. Diesem Vorschlag wurde ebenfalls vom leitenden Ausschuß zugestimmt und folgendes vereinbart:

- a) Die Trägerschaft des Wettbewerbs übernehmen die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ (DDR), die Modelleisenbahnclubs der CSSR und der Modelleisenbahnverband der Volksrepublik Ungarn.

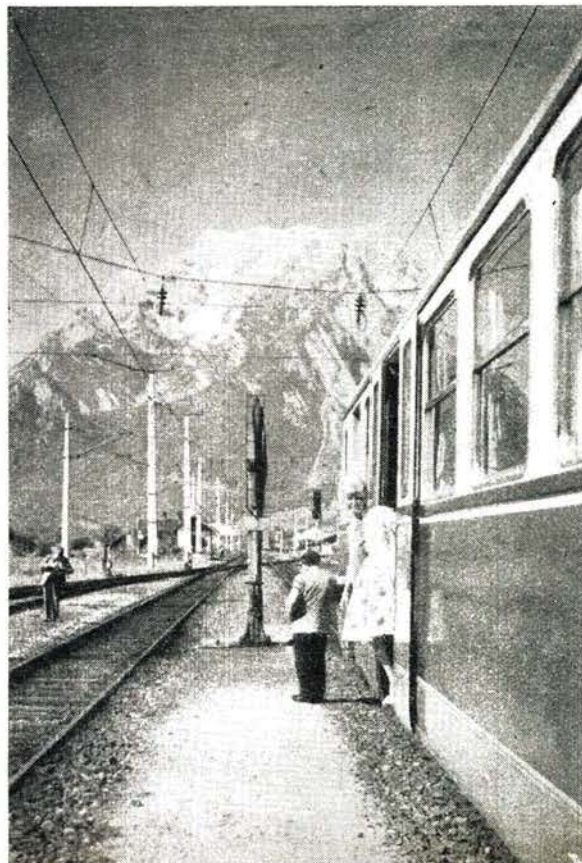
- b) Die Organisation und Federführung liegt bei der Redaktion „Der Modelleisenbahner“ (DDR).
- c) Der MOROP empfiehlt allen angeschlossenen Verbänden, an diesem Wettbewerb teilzunehmen.
- d) Alle einschlägigen ausländischen Zeitschriften veröffentlichen einen Wettbewerbsaufruf und werten den Wettbewerb aus.
- e) Der MOROP entsendet einen offiziellen Vertreter in die Jury.
- f) Als Austragungsort wurde Bad Schandau in der DDR bestätigt.

Soviel zum Wettbewerb. Im Heft 1/1961 werden die Einzelheiten aus einem Aufruf näher hervorgehen. Ein dritter Tagesordnungspunkt im leitenden Ausschuß war die Neuwahl der Präsidenten und der Ausschüsse des MOROP. Es wurden gewählt:

Präsident des MOROP Herr Dipl.-Ing. Siegwart (Schweiz); 1. Vizepräsident: Herr Fournerau (Frankreich); 2. Vizepräsident: Herr Bellingrodt (Westdeutschland). Leitender Ausschuß: Herr Fournerau (Frankreich); Herr Bellingrodt (Westdeutschland), Herr Timmermann (Belgien), Herr de Herder (Niederlande) und Herr Ployer (Österreich). Der technische Ausschuß wurde in seiner alten Zusammensetzung unter Leitung des Herrn Dipl.-Ing. Staegemeir (Westdeutschland) wiedergewählt.

Soweit die für uns wichtigsten Punkte aus der Arbeit des leitenden Ausschusses. Im technischen Ausschuß wurden unter sehr starker Mitarbeit der Herren Dr.-Ing. habil. Kurz, Voigt und Brust (sämtlich DDR) wiederum Normenvorschläge und Normenblätter bearbeitet. Besprochen wurde in der Hauptsache der Entwurf „Symbole und Kennzeichen für Gleispläne und Schaltzeichnungen“. Aus diesem Blatt wurden die Symbole elektrischer Art herausgenommen, da sie im wesentlichen den bereits international genormten Schaltzeichen entsprechen. Über die Darstellung der Signale konnte noch nicht verhandelt werden, weil die Signalbegriffe in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich sind und bei fast allen europäischen Bahnverwaltungen neue Signalbücher eingeführt werden bzw. in Entwicklung sind. Mitglieder des technischen Ausschusses wurden beauftragt, bis zur Sitzung im nächsten Jahr eine Zusammenstellung der gebräuchlichsten Signalbegriffe eines jeden Landes bzw. dessen Bahnverwaltung zu schaffen. Aus

Bild 7 Der Sonderzug der Kongreß-Teilnehmer, im Hintergrund der Grimming, ein verschneiter Berggriese.



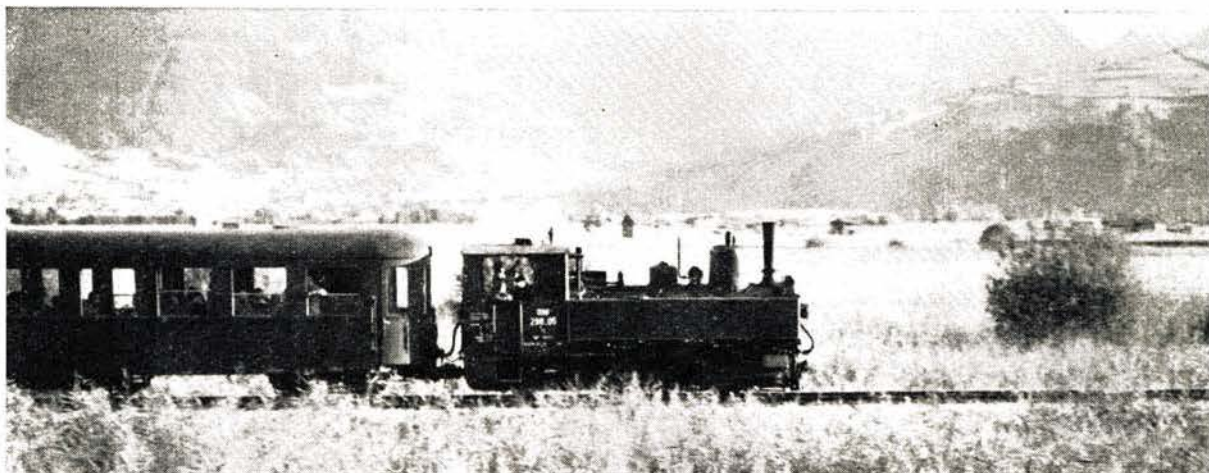


Bild 8 Dieses „Bähn'le“, das von Zell am See nach Krimml fährt, war ein beliebtes Foto-Objekt.

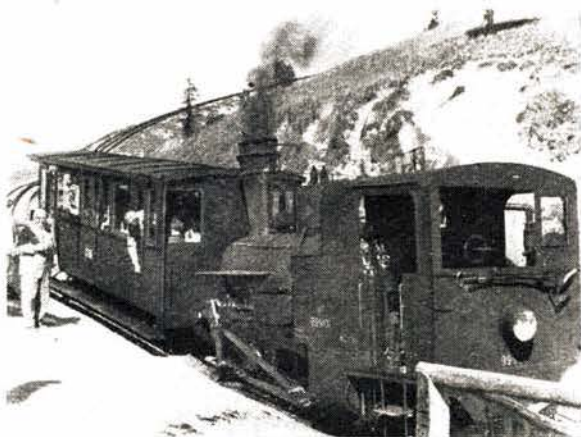


Bild 9 Die Zahnradbahn auf den Schafberg bei der Station Schafbergalpe.

dieser Gegenüberstellung sollen die Symbole für die Signale abgeleitet werden.

Bei der Besprechung des Normenblattes „Bogenhalbmesser“ stellte es sich heraus, daß die errechneten Zahlenangaben für den Parallelbogen für die Praxis zu hohe Werte ergaben. Herr Dr. Kurz und Herr Voigt haben es übernommen, die Werte auf ihre Verwendbarkeit in der Praxis zu überprüfen. Während einerseits genormte feste Bogenhalbmesser gefordert wurden, ist man unsererseits bestrebt, nur Mindesthalbmesser zu normen und die Fahrzeuge zu klassifizieren. Ein Fahrzeug, das einer bestimmten Klasse angehört, muß in der Lage sein, Kurven mit dem zugeordneten Mindesthalbmesser zwanglos zu durchfahren.

Über das Normenblatt „Halteungen für Kupplungen“ sind weitere Vorarbeiten im Gange, so daß dieses Blatt noch nicht verabschiedet werden konnte. Die Schaffung einer einheitlichen Kupplung ist sehr erwünscht, jedoch ist die Entwicklung noch zu sehr im Fluß. Die Form der Kupplung beeinflußt natürlich auch die Art der Halterung. Deshalb konnte man auch dieses Normenblatt noch nicht endgültig festlegen.

Ein weiterer Normenblatt-Entwurf soll sich mit der Leistungsmessung von Modell-Lokomotiven befassen. Hierbei sind Richtwerte über die Zugkraft in Verbindung mit der dabei gemessenen Stromaufnahme zu entwickeln. Die Richtwerte werden auf einer Kurve innerhalb eines Koordinatensystems liegen. Berücksichtigt soll ferner die Zahl der angetriebenen Achsen werden, ferner ob die Laufkränze mit Haftbelegen versehen sind, sowie die Klasse des betreffenden Fahrzeugs. Beauftragt mit den Vorarbeiten wurde wiederum die Dresdner Gruppe um Herrn Dr.-Ing. Kurz, zu der auch Herr Dipl.-Ing. Schönberg gehört, der die Normenblätter

für die elektrische Ausrüstung der Modellbahnen sowie die für die elektrischen Symbole zusammengestellt hat. Am 10. September war eine Besichtigung neuer Fahrbetriebsmittel der ÖBB vorgesehen. Hierbei war der Stellvertreter des Generaldirektors der ÖBB anwesend. Die eingehenden technischen Erklärungen über die besichtigten Fahrzeuge gab der Bundesbahnrat Ing. Klöckner, der es sich auch nicht nehmen ließ, am nächsten Tag den Sonderzug der ÖBB über eine Strecke von 300 km selbst zu führen. Als Sonderzug dienten zwei gekuppelte dreiteilige Einheiten eines elektrischen Nahverkehrszuges, wie er in Kürze in der Nähe von Wien eingesetzt werden wird. Es wurde die Strecke Salzburg-Bischofshofen-Radstadt-Steinach / Irding-Bad Ischl-Attnang / Puchheim-Salzburg befahren.

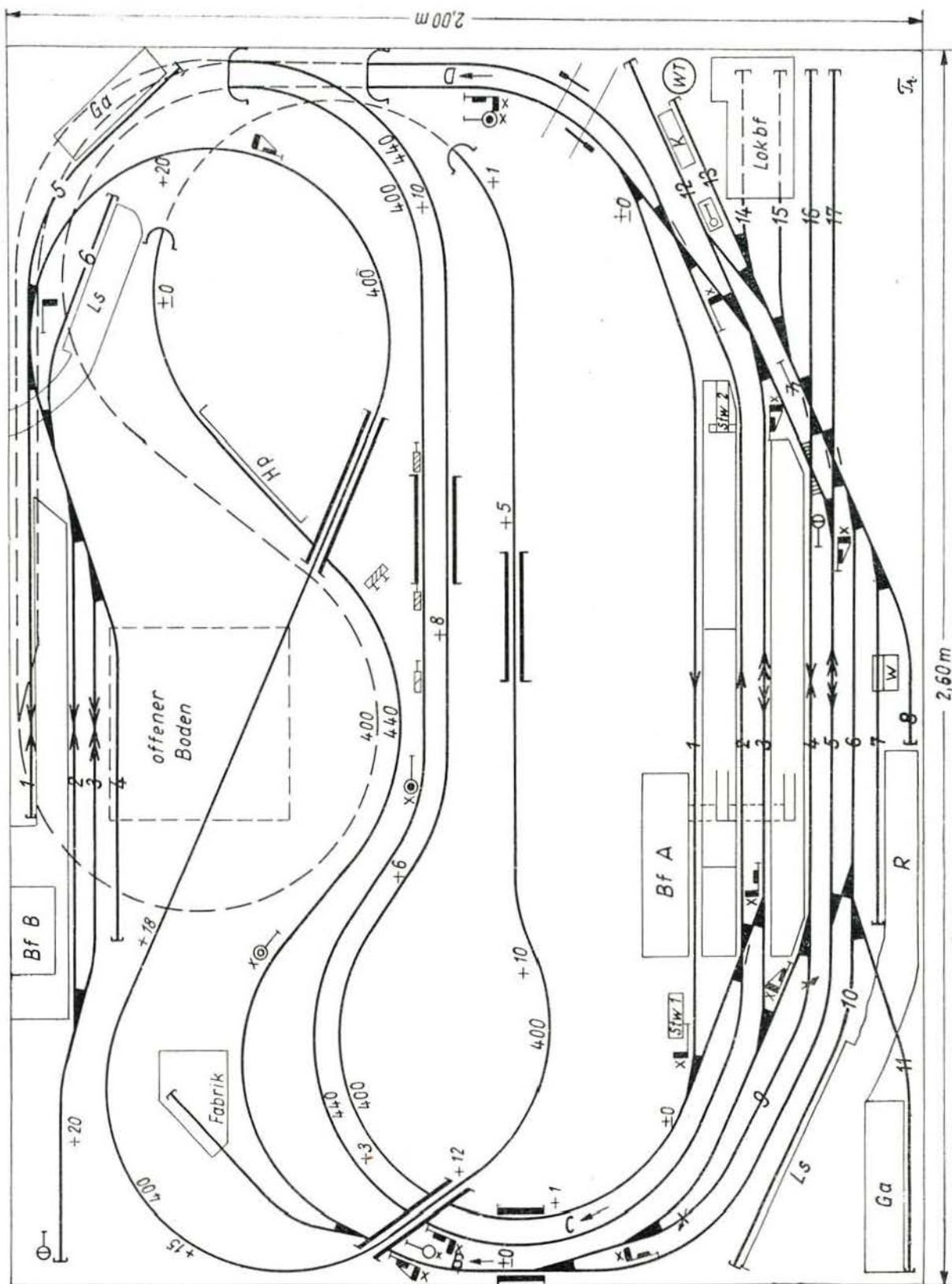
Die Exkursion des nächsten Tages ging nach Kaprun. Die fortschreitende Elektrifizierung der ÖBB und der steigende Stromverbrauch der Industrie und Bevölkerung verlangen nach weiterer Ausnutzung der heimischen Wasserkraft. Zu diesem Zweck sind im Kapruner Tal zwei große Staubecken in 1600 und 2000 m Höhe entstanden, die die im Glocknergebiet anfallenden Niederschläge aufspeichern. Das große Gefälle von 1200 m Höhe, das in zwei Stufen abgearbeitet wird, ergibt eine hohe Turbinenleistung, die vor allem in der Spitzenbelastungszeit abgegeben werden kann.

Die nächste Exkursion führte nach St. Wolfgang und zum Schafberg mit der interessanten Schafberg-Zahnradbahn. Dieser Ausflug war auch gleichzeitig der Abschluß des Kongresses.

Bild 10 Der Sonderzug bei seinem Aufenthalt im herrlichen Bad Ischl.

Fotos: Pfeiffer, Wien (5), Ertmer, Paderborn (4), Brust, Dresden (1).





Immer
wieder gefragt

Ja, immer wieder gefragt sind Gleispläne solcher Art. Das Grundthema obenstehenden Plans ist: Ein mittlerer Bahnhof liegt an einer zweigleisigen Hauptbahn, eine eingleisige Nebenstrecke zweigt im Bahnhof ab und führt „ins Gebirge“. Durch die zahlreichen Zusatzanlagen, wie Lokbahnhof, Güterabfertigung mit Ladestraße und Rampengleis, einem Fabrikanschluß an freier Strecke ist ein abwechslungsreicher Rangierbetrieb gewährleistet. Hinzu kommt noch der Wagenübergang von und zur Nebenbahn, den man neben dem Güterverkehr auch auf Reisezüge (Kurswagen) ausdehnen kann. Für Freunde der Ellok bietet sich die Nebenbahn direkt zur Elektrifizierung an.



Bild 1 Dies etwa ist ein Gesamtüberblick über Herrn Bernhards „Direktionsbezirk“. Mächtig und imposant, geben die bizarren Gebirgsformationen im Hintergrund dem Ganzen ein besonderes Gepräge.

Bild 2 In einer solchen von der Natur begnadeten Landschaft muß natürlich auch der Fremdenverkehr sehr stark sein. Kein Wunder also, wenn unmittelbar neben dem kleinen Gebirgsbahnhof schon wieder ein neues Fremdenheim entsteht.

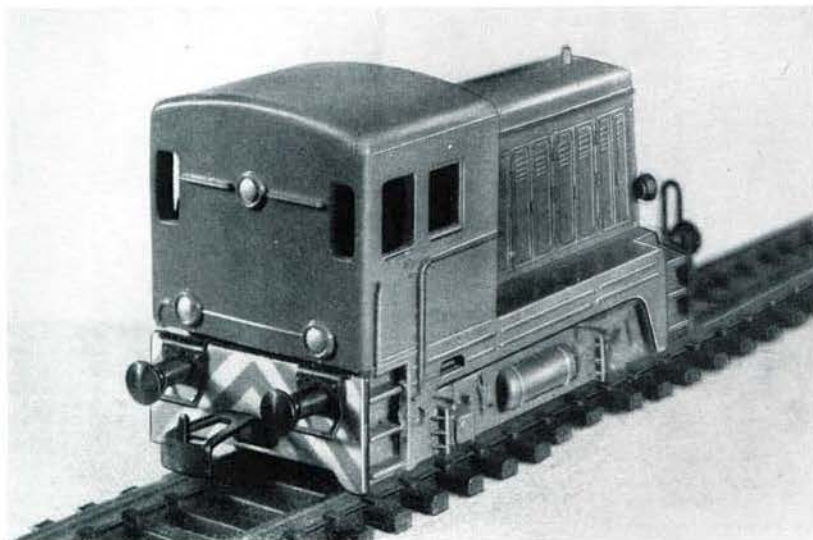
Bild 3 Auch hinter dem modernen Hauptbahnhof erheben sich bereits in Sichtweite majestätisch die Berge.

Bild 4 So steil sind die Berge nun auch wieder nicht, nein, in diesem Falle saß der H0-Fotograf speziell in einem Hubschrauber, um für uns diese schöne Aufnahme einzufangen.



... und einigen anderen Kleinigkeiten gut umzugehen versteht ohne Zweifel unser Leser, der Buchbindermeister Walter Bernhardt aus Altenburg. Er ist einer von den Modelleisenbahnern, die mit Industriematerial „arbeiten“, dafür aber eine wahre Ferien-Landschaft ins Heim zaubern. Auch diese Art von Modellbahnerei hat ihre großen Reize. Herr B. ist unseren alten Lesern kein ganz Unbekannter mehr: Bereits in unserem Heft 5/1957 hatten wir über seine erste Anlage berichtet. Diese neue Anlage hat ein Ausmaß von 2,5 x 5,1 m.

Gützold-Kleindiesellok Typ BN 150 der ČSD in H0



1

Im Messebericht über die Leipziger Frühjahrsmesse 1960 konnten wir berichten, daß die Zwickauer Firma Gützold KG beabsichtigt, ein H0-Modell einer CSSR-Kleindiesellokomotive herauszubringen. Heute schon können wir dieses wirklich gut gelungene Modell vorstellen: Zweiaxsig in hellblauem, dem Vorbild entsprechenden Anstrich mit rot-weißer Schutzmarkierung vorn und hinten, wird sie auf jeder Anlage, gleich welcher Größe, bald ein Schmuckstück sein. Und der Preis? – 25 DM.

2



3

Bild 1 So zeigt sie sich von vorn gesehen. Selbst die Rangierschutzgriffe sind nicht vergessen worden. Die Lampen sind jedoch nur Attrappen, was aber dem Modell nicht gerade zum Nachteil gereicht. Wahrscheinlich hat der Hersteller zugunsten des Preises darauf verzichtet, eine elektrische Beleuchtung einzubauen.

Bild 2 Und so wiederum schaut die „Hinterseite“ der BN 150 aus. Beachten Sie auch hier die kleinen Rangierschutzgriffe unter den Puffern. Das Kunststoffgehäuse ist gut detailliert (siehe z. B. die elektrische Leitung zu den beiden unteren Lampen).

Bild 3 Auch von unten betrachtet erkennt man, daß Gützold einen „modernen Weg“ bei der Konstruktion einschlug. Alles ist weitgehend verkleidet und so gut vor Verschmutzung gesichert.

Bild 4 Schließlich noch einen Blick unter das Gehäuse. Eine einzige Schraube hält das Oberteil fest. Die beiden Achslagerseitenblenden werden gleichzeitig vom Gehäuse mitgehalten. Natürlich ist der Motor funktentstört. Das kleine Modell ist sehr zugfreudig und kann vor allem auch in langsamer Rangiergeschwindigkeit gefahren werden. Kurz und gut, ein Modell, auf das wir alle schon lange gewartet haben.

Fotos: G. Illner, Leipzig

4