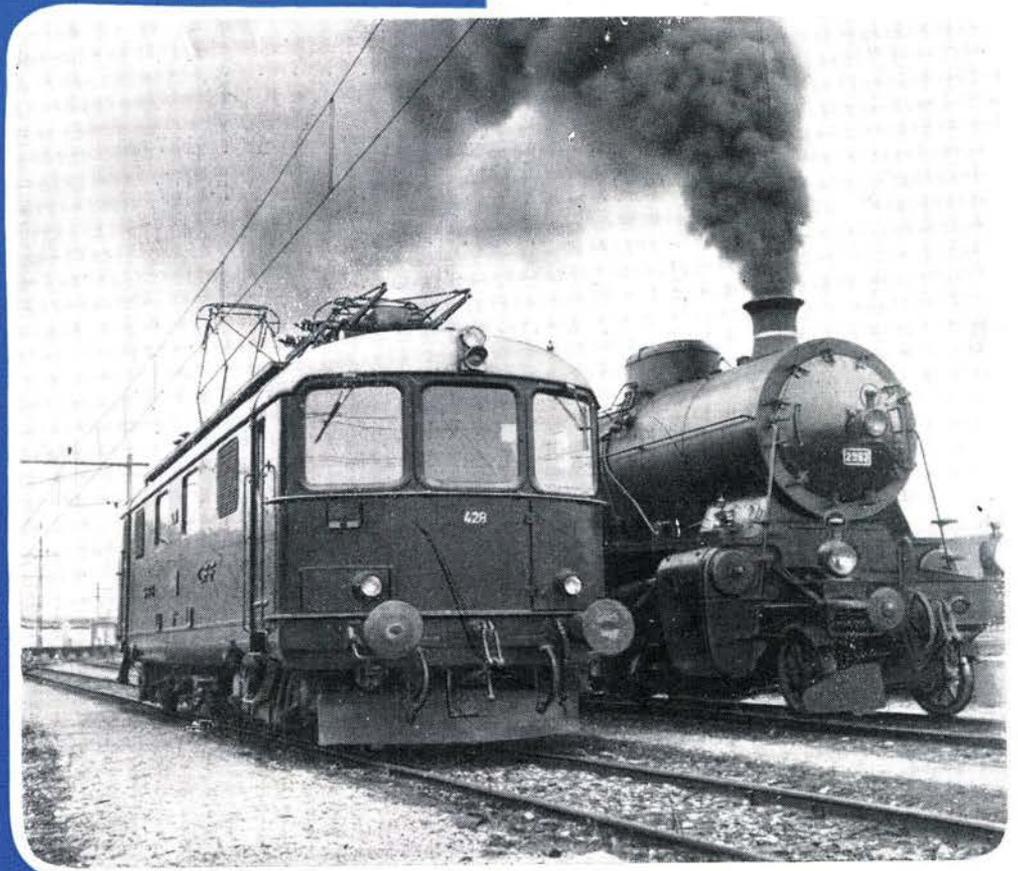


4. JAHRGANG / NR. **5**
BERLIN / MAI 1955

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
Der 1. Mai — der Kampftag der Werktätigen — ist auch für die deutschen Eisenbahner das Signal zu neuen Verpflichtungen	113
Zehn Jahre später	114
<i>Hansotto Voigt</i>	
Ein Jahrhundert Dampflokomotivbau (3. Fortsetzung) . . .	115
Leipziger Frühjahrsmesse 1955 — Eine hervorragende Leistungsschau (Fortsetzung und Schluß)	119
Fortschritte in der Deutschen Normenarbeit	124
<i>Autorenkollektiv</i>	
Anleitung zum Bau einer Gemeinschaftsanlage in Baugröße H 0 — Herstellung und Schaltung von Lichtsignalen	125
<i>Günter Barthel</i>	
Nebenbahn-Endbahnhöfe	133
Bist Du im Bilde?	134
<i>Hans Köhler</i>	
Für unser Lokarchiv — Schienenomnibusse der Deutschen Bundesbahn	135
In Wurzbach tut sich was!	136
Werkstattwinke — Herstellung von runden Löchern in dünnem Blech	136
Ergänzung zur Bauanleitung für eine 15 ⁰ -Weiche des Gleissystems 1:3,73	136
<i>Gerhard Trost</i>	
Gedanken über Grundlagenforschung im Modellbahnwesen . .	137
Eisenbahnen in aller Welt	137
Mitteilungen	138
Auskunft auf Leserbriefe — Lok Baureihe 79	138
Das gute Modell	3. Umschlagseite

Titelbild:

Letztgebaute Dampflokomotive (1917) und neue Ellok der Baureihe Re 4/4 der Schweizerischen Bundesbahn

Rücktitelbild:

Eine Garteneisenbahn bietet unendlich viele Möglichkeiten in der Landschaftsgestaltung. Das hat Herr Alexander Hüthig mit seiner Anlage in der Baugröße 0 bewiesen, die er von 1932 bis 1935 (in Schöneiche) gebaut und bis zum Jahre 1940 betrieben hat. Wir berichten darüber in einem der nächsten Hefte

Unsere neue Anschrift:

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

AUS DEM INHALT

DER NÄCHSTEN HEFTE:

Was ziehen unsere Lokomotiven auf der Gemeinschaftsanlage?

Lothar Graubner

Der bayrische Personenwagen LÖi

Hans Köhler

Für unser Lokarchiv —

Die Lok der Baureihe 38 einmal anders

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 SCHÖBEL

Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im

Pionierpark „Ernst Thälmann“

Berlin-Oberschöneiche, An der Wuhlheide

FRITZ HORNBÖGEN

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: Gerhard Kegel. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NW 7, Mittelstraße 29; Fernsprecher 22 0231, Baza 23506 und Leipzig 42971; 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 Dewag-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 3118 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe

Der 1. Mai – der Kampftag der Werktätigen – ist auch für die deutschen Eisenbahner das Signal zu neuen Verpflichtungen

Am 1. Mai werden die Werktätigen der ganzen Erde, werden Hunderte Millionen in Demonstrationen und Kundgebungen ihre Entschlossenheit bekunden, die Pläne der Kriegsbrandstifter zunichte zu machen, werden sie sich in dem großen Gelöbnis vereinigen: Hinweg mit den Pariser Kriegsverträgen, die nach ihrer Ratifizierung durch gewissenlose amerikahörige Abgeordnete der Parlamente, entgegen dem Willen der Völker, eine erhöhte Kriegsgefahr heraufbeschworen haben. Die friedliebenden Menschen wollen die Schrecken des Krieges für immer von der Erde verbannen und allen Völkern einen dauerhaften, auf nationale Unabhängigkeit und Demokratie beruhenden Frieden sichern.

Besonders groß ist in diesem Augenblick die Verantwortung, die den deutschen Werktätigen auferlegt ist. Die Verräter von Bonn haben die Kriegsverträge ratifiziert und überschlagen sich förmlich, sie schnellstens zu verwirklichen. Sie peitschen in aller Eile ihre Wehrgesetze durch, beauftragen ehemalige faschistische Generale und Offiziere mit der Tätigkeit im NATO-Hauptquartier, und ihre Rüstungsindustrie läuft auf vollen Touren. Sie treiben zum Eroberungskrieg gegen Osten. Dieses Spiel mit dem Feuer darf und wird diesen Kriegstreibern nicht gelingen. Durch entschlossene Kampffaktionen aller friedliebenden Deutschen kann und muß Deutschland vor einem neuen Krieg bewahrt werden. Der vereinte Wille der Werktätigen ist, wenn sie sich ungeachtet der Parteizugehörigkeit und Weltanschauung in einer großen einheitlichen Kampffront zusammenfinden, tausendmal stärker als das erbärmliche Häuflein der Volksfeinde und Verräter. Darum werden am 1. Mai Berlin, Hamburg, Leipzig und Essen, alle Städte und Orte Deutschlands von dem wuchtigen Schritt der Kolonnen deutscher Friedenskämpfer widerhallen. Die patriotischen Kräfte im Osten und Westen unseres Vaterlandes werden an diesem Tage gemeinsam gegenüber allen Völkern bekunden, daß die Sache des Friedens bei uns in starken Händen ruht, und daß sie bereit sind, den Frieden für das Glück der Menschheit zu verteidigen.

Für dieses große Ziel werden auch die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik mit den Kampfgruppen an der Spitze geschlossen demonstrieren. Sie rufen alle Eisenbahner aus dem Westen unserer Heimat auf, das gleiche zu tun. Bekundet durch eure Teilnahme an den Demonstrationen auch eure Kampfschlossenheit für Einheit und Frieden.

Für uns Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik gilt es, weiterhin anläßlich des 1. Mai konsequent für die Verwirklichung der Losung der Ökonomischen Verkehrskonferenz „Schneller, sicher und rentabler transportieren“ einzutreten und bereit zu sein, unsere Eisenbahn, als die Lebensader der Volkswirtschaft in der Deutschen Demokratischen Republik und unseren Staat der Arbeiter und Bauern mit allen Mitteln zu schützen.

In der ökonomischen Konferenz des Verkehrswesens wurden die Aufgaben festgelegt, die für den Aufbau eines für ganz Deutschland vorbildlichen Transportwesens notwendig sind. Die allseitige Verwirklichung des Sparsamkeitsregimes verpflichtet uns Eisenbahner, den Kampf gegen alle Verlustquellen energischer als bisher zu führen. Zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, Senkung der Selbstkosten und als eine der wichtigsten Maßnahmen zur richtigen Leitung des Transportwesens, ist die Einführung der wirtschaftlichen Rechnungsführung von entscheidender Bedeutung.

„Wir Eisenbahner erfüllen alle Anforderungen der Wirtschaft“, wird am 1. Mai die ökonomische Losung sein, um unseren Staat der Arbeiter und Bauern in noch schnellerem Tempo wirtschaftlich und politisch zu stärken. In wachsendem Maße benötigt das Transportwesen politisch, technisch und kulturell gebildete Kader, die die Größe und den Ernst der vor uns liegenden Aufgaben erkennen und meistern.

Um die richtige Einschätzung der breitesten Entwicklungsmöglichkeit für unsere junge Generation in unserem Arbeiter- und Bauernstaat zu gewinnen, muß die Jugend den Kampf der Arbeiterklasse verstehen lernen, der diese Errungenschaften geboren hat.

65 Jahre sind seit dem Tage vergangen, an dem in Paris der Beschluß gefaßt wurde, den 1. Mai zum Internationalen Kampftag der Arbeiterklasse zu erklären. Und wenn unsere Jugend fröhlich und begeistert mit uns diesen Tag begeht, wird sie sich der schweren Kämpfe, die ihre Väter und Großväter in ihrer Jugend zu bestehen hatten, der Kämpfe für Arbeit und Brot, gegen Ausbeutung und Unterdrückung, erinnern.

Wie sah es damals aus? Die Ausbeutung und Unterdrückung der Jugend steigerte sich Ende des 19. Jahrhunderts ins Unermeßliche. Tag und Nacht mußte sie arbeiten, um ihr kärgliches Leben zu fristen. Die Arbeitszeit betrug täglich 11 bis 12 Stunden und ein freier Sonntag war so gut wie unbekannt. Dazu kam noch, daß die Lehrlinge unvorstellbar ausgenutzt wurden. Lachen und Frohsinn war bei dieser Jugend etwas Fremdes, ein Luxus, den sich nur die Kinder der besitzenden Klasse leisten konnten.

So konnte und durfte es nicht mehr weitergehen! Dagegen mußten sie sich wehren.

Ein Schlosserlehrling — durch die hemmungslose Ausbeutung zur Verzweiflung, zum Selbstmord getrieben — war der unmittelbare Anlaß, daß sich die Jugendlichen zusammenschlossen, um gemeinsam mit den Arbeitern den Kampf gegen ihre Unterdrücker aufzunehmen. Schulter an Schulter mit ihnen gingen sie jeden 1. Mai auf die Straße, um ihren gerechten Forderungen auf Verbesserung ihrer Lebenslage und politische Freiheit durch machtvolle Kundgebungen Nachdruck zu verleihen. Bei Beginn des 1. Weltkrieges setzte

sie unter Führung Karl Liebknechts, Rosa Luxemburgs und Wilhelm Piecks ihre ganze Kraft ein gegen das wahnsinnige Völkermorden, für den Frieden.

Die Jugend scheute keine Opfer im Kampf gegen Imperialismus und Militarismus.

Katja Niederkirchner, Konrad Blenkle, Heinz Kapelle und die Geschwister Scholl sind nur einige von den vielen, die ihr junges Leben unter dem Faschismus für ihren konsequenten Einsatz hergeben mußten. Heute sieht es in Westdeutschland ähnlich aus. Friedenskämpfer werden verfolgt und eingekerkert. Die deutsche Jugend soll als Kanonenfutter für die Imperialisten reif gemacht werden. Deshalb verbieten die Kriegstreiber die FDJ, die beharrlich und entschlossen die Interessen der Jugend vertritt, deshalb wird auf friedlich demonstrierende Jugendliche sogar geschossen. Denken wir an Philipp Müller, dessen junges Leben durch eine Kugel dieser faschistischen Soldateska ausgelöscht wurde. In Westdeutschland hat die Jugend nur die Perspektive, als Söldner für die Interessen der Rüstungsmillionäre und Kriegsgewinnler zu sterben. Bei uns steht der Jugend in jeder Beziehung ein Leben in Glück und Wohlstand offen. Unsere Regierung hat die Förderung und den Schutz der Jugend zu ihrer vorrangigsten Aufgabe gemacht. Bereits in der demokratischen Schule beginnt die patriotische Erziehung aller Kinder. Außer ihr hat die Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ bei der Lösung der Aufgaben, die von der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und der Regierung der allgemein bildenden Schule gestellt werden, eine große Bedeutung. „Ihre Tätigkeit soll“, nach den Worten Walter Ulbrichts, „das Leben der Kinder — ihr Lernen, ihr Spiel, ihre Erholung — mit den Fragen der patriotischen Erziehung durchdringen.“ In der Pionierorganisation haben die Jugendlichen die Möglichkeit, sich entsprechend ihrer Fähigkeiten und Interessen auf eine dem Frieden und Fortschritt dienende Beschäftigung vorzubereiten. In der Gemeinschaft der Jungen Techniker und Modell-

eisenbahner werden die Fachkräfte von morgen schon im Spiel zum praktischen Denken angeregt. In vielen Bezirken unserer Republik verfügen unsere Kinder über fachmännisch angelegte und betreute Modell-eisenbahnanlagen, im Gegensatz zu den kapitalistischen Ländern, wo die Jugendlichen mit Schundliteratur und Spielzeugkanonen zum gefügigen Werkzeug der Kriegsbrandstifter erzogen werden sollen.

Eine verantwortungsvolle Aufgabe, die der Arbeiterklasse und den Werktätigen den Einfluß auf die Erziehung der Kinder sichert, ist die Patenschaftsarbeit in den Arbeitsgemeinschaften. Unser Eisenbahnbetrieb verfügt über eine große Anzahl qualifizierter Arbeiter und Ingenieure, die die Technik und Wissenschaft des Transportwesens beherrschen und sie den Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner vermitteln können. Mehr als bisher ist dafür Sorge zu tragen, daß unsere Kinder so viel wie möglich vom Eisenbahnbetrieb in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat kennenlernen, welche Ehre und Verpflichtung es bedeutet, Eisenbahner zu sein. Die technischen Anlagen in Modell und Praxis sind in Übereinstimmung zu bringen, auf daß das Denkvermögen der Kinder durch die Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner schnell entwickelt wird, damit die komplizierten technischen Aufgaben im Eisenbahnbetrieb später von ihnen gelöst werden können. Hierfür sind die Errungenschaften in den Dienststellen, wie technische Kabinette, kulturelle und sportliche Einrichtungen, den Arbeitsgemeinschaften zeitweise zur Verfügung zu stellen. Diese Aufgabe müssen wir 1955 sorgfältig lösen.

Eisenbahner aus der Deutschen Demokratischen Republik und Westdeutschland, zieht das Signal auf „Fahrt frei“ in ein geeintes, friedliebendes und demokratisches Deutschland.

Es lebe der 1. Mai, der Kampftag aller Werktätigen!

Hans Stoll

Vizepräsident A der Reichsbahndirektion Berlin

Zehn Jahre später

Der 8. Mai 1945 ist ein historisches Datum. Zehn Jahre sind vergangen, seit die heldenhaften, ruhmreichen Armeen des ersten sozialistischen Staates der Welt durch ihren Sieg im Großen Vaterländischen Krieg zugleich mit den Völkern Europas auch das deutsche Volk von der Hitlertyrannie befreiten. Weder die Schwere dieses Krieges noch die Ungeheuerlichkeit der Verbrechen, die die Hitlerfaschisten in der Sowjetunion und in anderen europäischen Ländern begingen, haben die Sowjetmacht jemals veranlassen können, die nationalen Interessen des deutschen Volkes zu mißachten. Noch während des Krieges trat die Sowjetregierung allen imperialistischen Plänen der Westmächte entgegen, mit denen sie beabsichtigten, Deutschland zu spalten und zu versklaven. Bei allen Verhandlungen — von Jalta bis Potsdam und bis in die jüngste Zeit — verteidigte sie stets das Recht des deutschen Volkes auf seine nationale Einheit und staatliche Souveränität. Deshalb begrüßen alle patriotischen Kräfte des deutschen Volkes die siegreichen Armeen der Sowjetunion als ihre Befreier von der faschistischen Diktatur.

Die ständige und uneigennützigte Hilfe der sowjetischen Besatzungstruppen ermöglichte es, im östlichen Teil Deutschlands endgültig mit der imperialistischen und militaristischen Vergangenheit zu brechen und einen neuen Weg der Demokratie und des friedlichen Wiederaufbaues zu beschreiten. Seit dem Beschluß der Sowjetregierung vom 25. März 1954 ist die Deutsche Demokra-

tische Republik zu einem souveränen Staat und zu einem Faktor in der Weltpolitik geworden. Sie steht fest an der Seite der friedliebenden Sowjetunion und der Länder des Weltfriedenslagers. Das sollten die Kanonenkönige in der nordatlantischen Imperialistenliga als feststehende Tatsache zur Kenntnis nehmen.

In Bundesdeutschland hingegen haben die Westmächte die deutschen Faschisten aus den Trümmern der totalen Niederlage geborgen, sie haben das von den Sowjetarmeen unter ungeheuren Opfern zerschlagene faschistische Regime Zug um Zug restauriert. Die zwölf Geheften des ersten Nürnberger Prozesses waren kein Aderlaß für den deutschen Faschismus, denn es waren Figuren, die ihre Rolle ausgespielt hatten und deren Preisgabe nicht zu umgehen war. Die Entnazifizierung, die mit der Zerschlagung der Monopole Hand in Hand gehen sollte, wurde von den Westmächten in ein Komplott zum Schutz aller führenden Faschisten umgewandelt.

Das geschah nun nicht aus selbstloser Freundlichkeit. Die schon 1946 geplante Eingliederung Westdeutschlands in den amerikanischen Machtbereich und die Ausnutzung seiner militärischen und industriellen Potenzen für einen künftigen Eroberungsfeldzug gegen den Osten hing damals wie heute davon ab, daß die imperialistischen Kräfte in Westdeutschland am Ruder blieben. Ein demokratisches, einheitliches Deutschland, an dessen Aufbau mitzuhelfen die Amerikaner sich in

Potsdam völkerrechtlich verpflichteten, hätte die Pariser Verträge nicht einen Augenblick lang in Erwägung gezogen.

Was sich heute in Bonn zusammengetan hat, ist eine Clique, die auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen ist. Das schon stark faschisierte Adenauer-Regime ist nicht denkbar ohne den Schutz amerikanischer Bajonette, und die Kriegspolitik der USA in Westdeutschland ist nicht möglich ohne die Hilfe des Adenauer-Regimes. 1933, bei der Inthronisation Hitlers durch die Schwerindustrie und die Junker, ging es um die Aufrichtung der Diktatur nach innen zum Zweck einer aggressiven Raub- und Eroberungspolitik nach außen. Heute geht es im Prinzip um nichts anderes, nur gehen die westdeutschen Imperialisten zur Zeit noch an der Hand des amerikanischen Schirmherrn. Sie brauchen die Diktatur, weil sie wissen, daß sie gegen den

Willen des Volkes die Pariser Verträge nicht durchführen und eine neue Angriffsarmee nicht aufstellen können. In eine Sackgasse geraten, suchen sie den Ausweg in der Aufrichtung eines diktatorischen Regimes, des Faschismus.

Gerade der 8. Mai, der Jahrestag der Befreiung vom Faschismus, sollte uns alle mahnen und verpflichten, alles zu tun, um unsere Republik verteidigungsbereit zu machen und sie ökonomisch zu stärken. Der Hitlerkrieg zeigte drastisch genug, wohin die Politik des Militarismus und der Kriegsdrohungen führte und was ein neuer Krieg ungeheuerlichsten Ausmaßes bringen würde. Die Entwicklung unserer Republik aber läßt erkennen, welche Perspektive das ganze deutsche Volk haben könnte, wenn es den Weg der demokratischen Entwicklung in ganz Deutschland erzwingt.

Herbert Bonnie

Ein Jahrhundert Dampflokomotivbau

Hansotto Voigt

3. Fortsetzung

Haben wir uns bisher nur mit Schlepptenderlok beschäftigt, so bleibt noch einiges über die Tenderlok zu sagen.

Die Tenderlok führen beschränkte Vorräte an Wasser und Kohlen mit sich, ohne daß ein besonderer Tender angekuppelt werden muß. Sie eignen sich deshalb für den Einsatz auf kürzeren Strecken, im Vorortverkehr,

im Verschiebedienst und zum Nachschieben auf Steilrampen, also überall dort, wo ein Drehen der Lok am Endpunkt der Fahrt aus zeitlichen Gründen vermieden werden soll oder nicht möglich ist, weil keine Drehscheiben vorhanden sind.

Die Tenderlok muß in beiden Fahrtrichtungen gute Laufeigenschaften aufweisen. Auch die Steuerung muß so gebaut sein, daß die Dampfverteilung in beiden

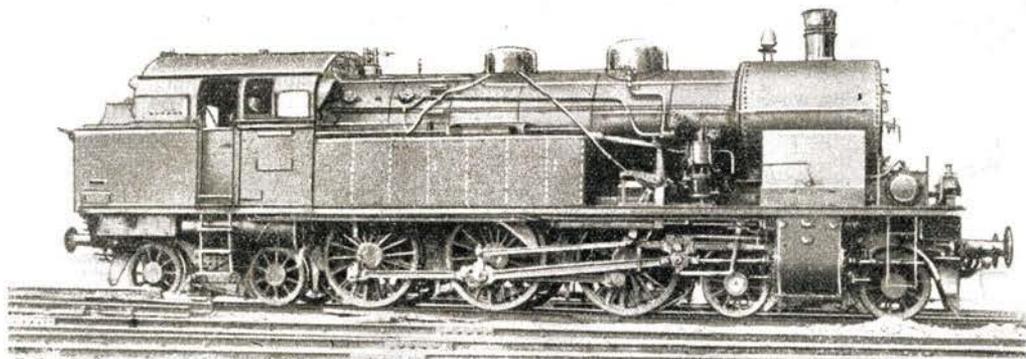


Bild 38 2'C 2' Personenzug-Tenderlok, Gattung T 18 der Preußischen Staatsbahnen, jetzt Baureihe 78 der DR

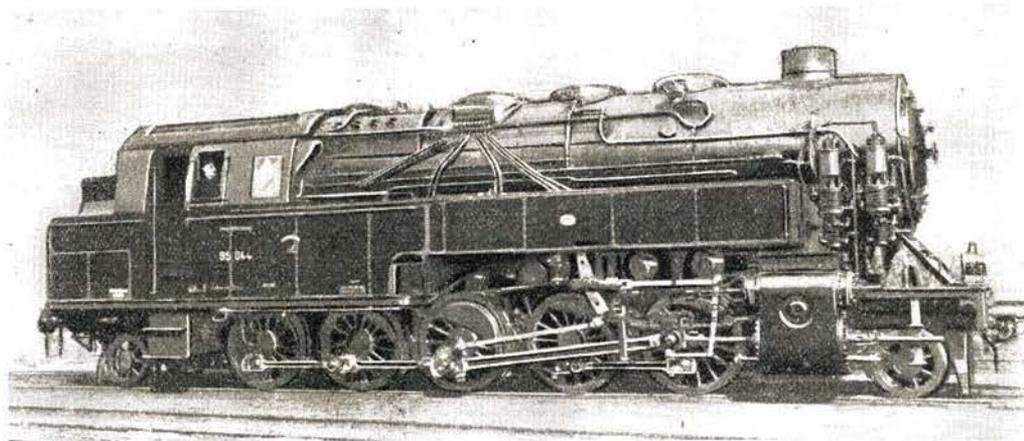


Bild 39 1'E 1' Heißdampf-Güterzug-Tenderlok, Gattung T 20 der Preußischen Staatsbahnen, jetzt Baureihe 95 der DR (speziell für Steilstrecken gebaut)

Richtungen gleich gut arbeitet. Die Heusinger-Steuerung ist bei Tenderloks meist mit Kuhnscher Schleife ausgestattet.

Die Vorräte an Wasser und Kohlen werden so bemessen, daß sie für den vorgesehenen Verwendungszweck der jeweiligen Tenderloks ausreichen. Genau wie bei der Schlepptenderloks reicht der Kohlenvorrat für die doppelte Streckenlänge aus, im Gegensatz zum Wasservorrat, der sich schneller — oft sogar am Bahnsteig — ergänzen läßt. In England kennt man sogar die Wasserübernahme während der Fahrt aus einem oft kilometerlangen zwischen den Gleisen befindlichen Kanal. Die größten Vorräte führen die Lok der Baureihen 61 und 62 der DR mit, da sie — hauptsächlich die Lok der Baureihe 61 — im Schnellzugdienst laufen sollten. Eine ebenfalls im Schnellzugdienst oft verwendete Tenderloks ist die Lok der Baureihe 78 (Bild 38).

Mitunter befinden sich, wie bei der Baureihe 61, im Führerhaus für jede Fahrtrichtung eine Armaturen- und Hebelanordnung, damit der Lokführer bei Rückwärtsfahrt, ohne sich umzudrehen, immer nach vorn sehen kann. Neuerdings werden bei der Deutschen Bundesbahn, wie früher bei der Lübeck-Büchener-Eisenbahn, Versuche mit einem zweiten Führerstand am Schluß des Zuges gemacht. In diesem Fall verbleibt die Lok immer an einem Zugende und schiebt den Zug in der Gegenrichtung. Auch in Frankreich hat man vor Jahren von dieser Einrichtung Gebrauch gemacht. Von

dem Führerstand im Schlußwagen bedient der Lokführer die Bremse und über einen Steuermotor auch den Regler, während der Heizer auf der Lok verbleibt.

Bei den Güterzug-Tenderloks wird der Hauptwert auf ein hohes Reibungsgewicht gelegt (Bild 39). Die Zylinder der Tenderloks für den Vorortverkehr (Bilder 40 und 41) müssen so bemessen sein, daß eine große Anfahrbeschleunigung möglich ist. Diese Forderung ist zwar nicht immer zu verwirklichen, weil aus Gründen der Typenbeschränkung diese Lokomotiven auch für andere Dienste eingesetzt werden, trifft aber besonders für die ehemalige Berliner Stadtbahnloks, die heutige Baureihe 74, zu.

Früher wurden für den Verschiebedienst auf Bahnhöfen vielfach ältere Lokomotiven eingesetzt, die für den Streckendienst nicht mehr verwendbar waren. Diese sind jedoch für Verschiebezwecke ziemlich unwirtschaftlich. Verschiebeloks, die speziell für diesen Zweck gebaut sind, haben kleine Raddurchmesser, da nur geringe Geschwindigkeiten für diesen Dienst benötigt werden. Sie haben deshalb auch keine Laufachsen. Das Gesamtgewicht der Lok wird als Reibungsgewicht voll ausgenutzt (Bild 42).

In den Fällen, wo schwierige Streckenverhältnisse mit engen Krümmungsradien vorliegen oder besonders große Schlepplleistungen verlangt werden, ist es nicht mehr möglich, den Kessel auf einem einrahmigen Gestell unterzubringen. Man muß dann das Triebwerk

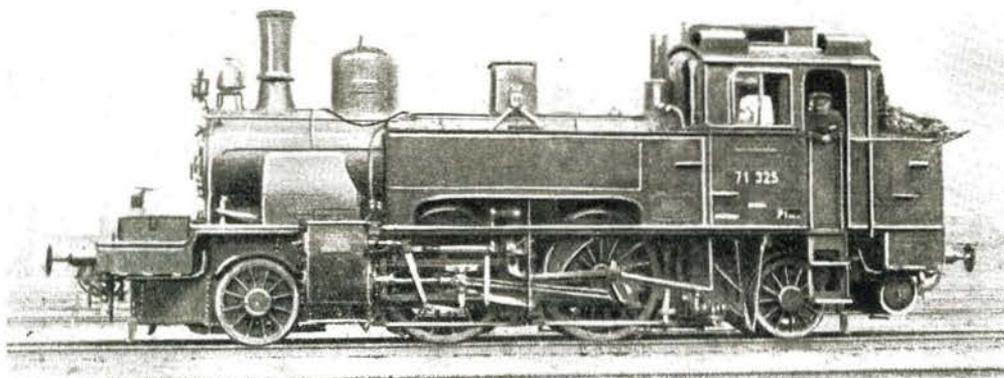


Bild 40 1'B1' Naßdampf-Personenzug-Tenderloks für Vorortverkehr, Gattung IV T der Sächs. Staatsbahnen 1897

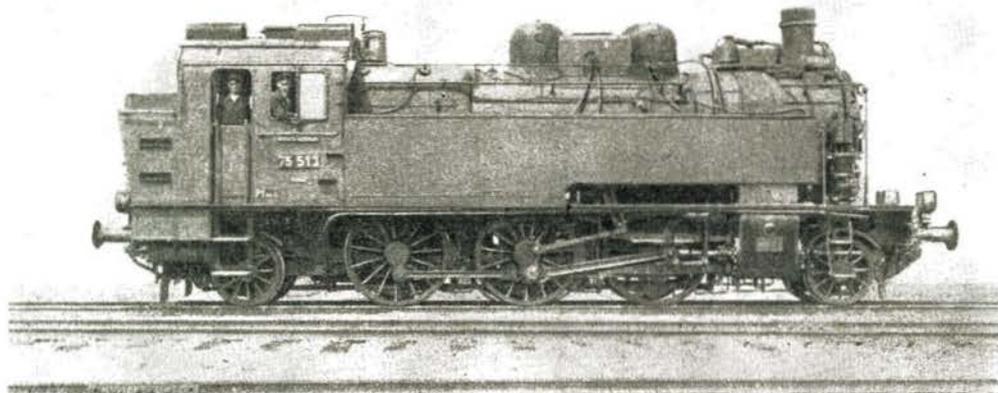


Bild 41 1'C1' Heißdampf-Personenzug-Tenderloks der Sächsischen Staatsbahnen, jetzt Baureihe 75 der DR

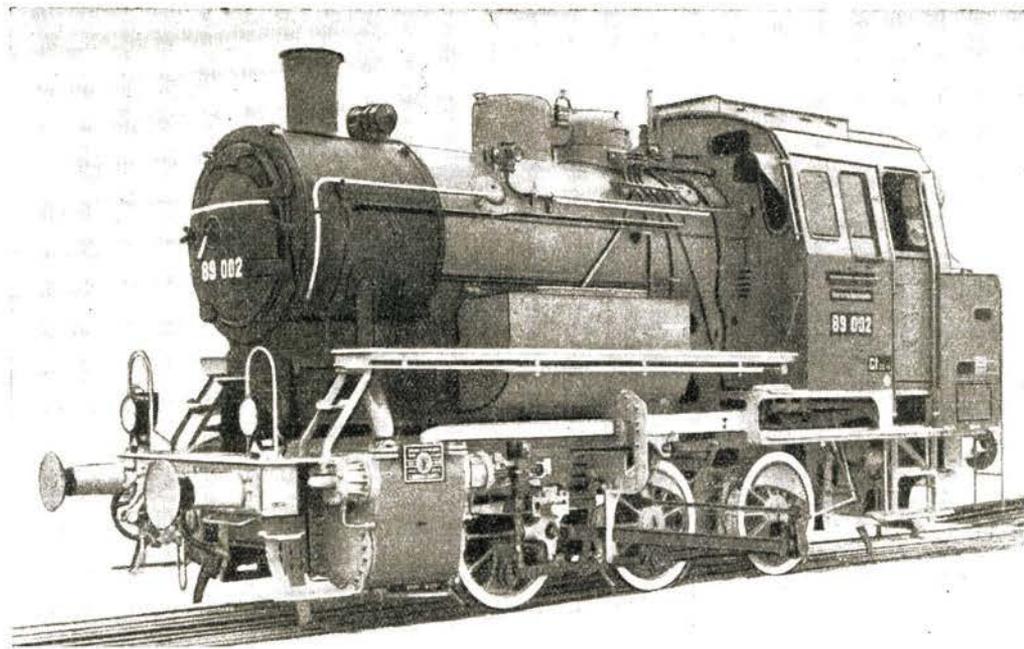


Bild 42 C—Tenderlok für Verschiebedienst, Baureihe 89 der DR

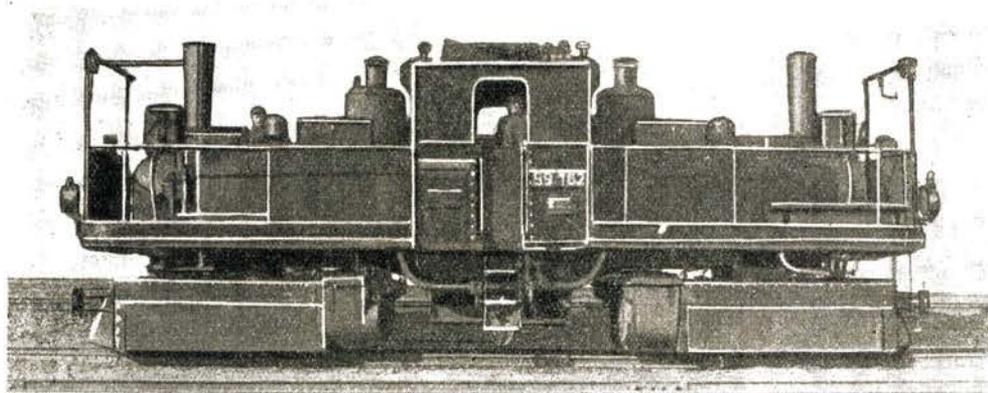


Bild 43
B'B'—Schmalspur-
Tenderlok
Bauart Fairlie

Bild 44
B'B'—Vierzylinder-
Verbund-Tenderlok
Bauart „Meyer“,
Gattung ITV
der Sächs.
Staatsbahnen,
heute Baureihe 89
der DR

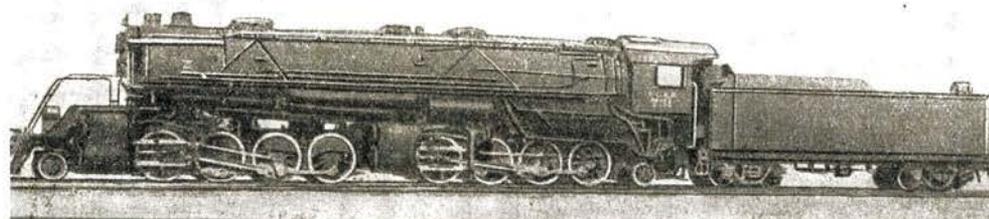
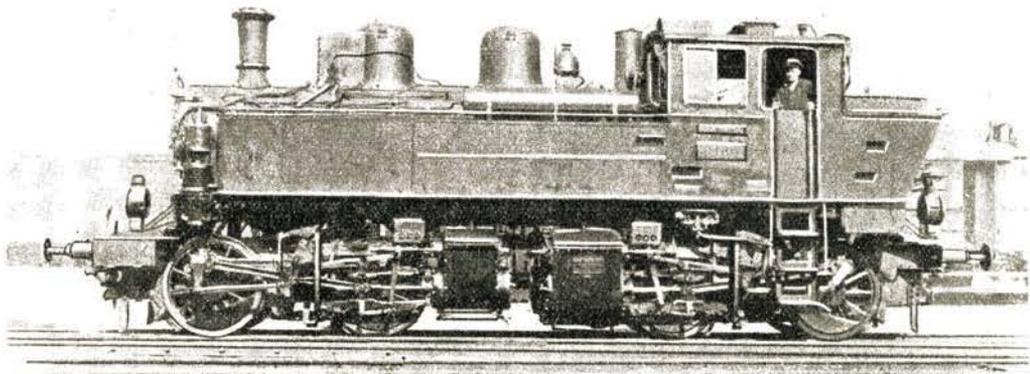


Bild 45
(1'D) D1'
Vierzylinder-
Verbund-
Güterzuglok
Bauart „Mallet“

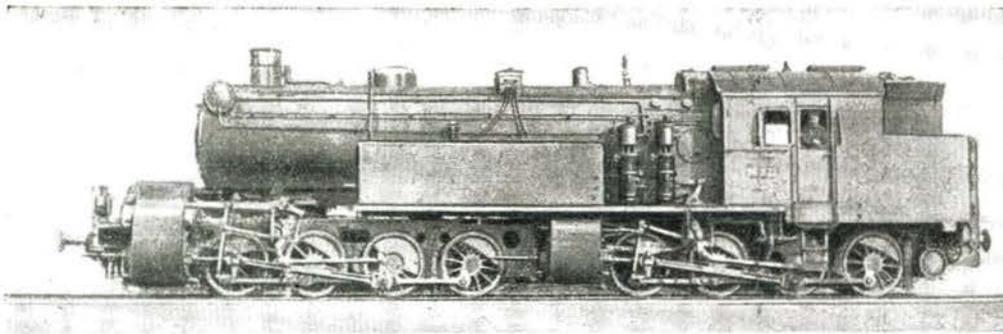


Bild 46
D'D—Vierzylinder
Verbund-
Heißdampf-
Güterzugtenderlok
Gattung Gt 2 4/4,
heute Baureihe 96
der DR

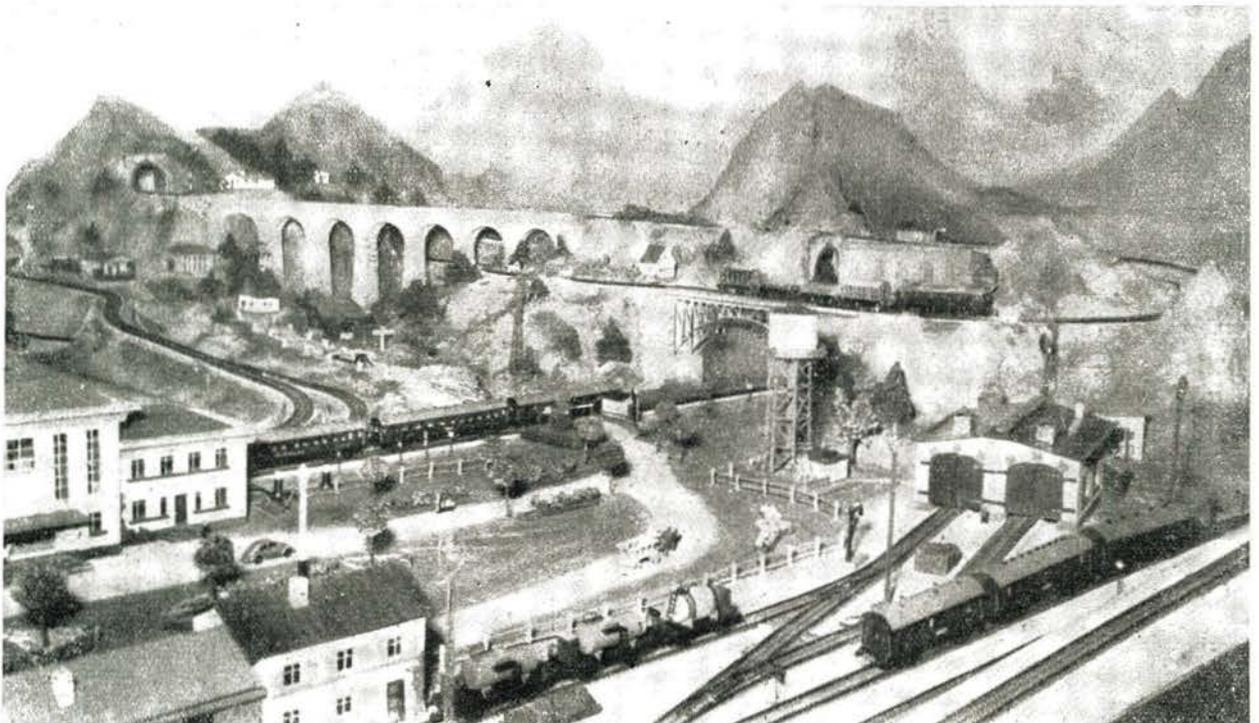
in mehrere Gestelle unterteilen und kommt damit zur Gelenklokomotive.

Die erste Gelenklokomotive war die Bauart „Fairlie“, eine Lok mit zwei zweiachsigen Drehgestellen, einem Doppelkessel und einem mittleren Führerhaus (Bild 43). Die Bauart „Meyer“ ist wiederum eine Lok mit zwei Drehgestellen aber mit einfachem Kessel. Von dieser Bauart laufen im Bezirk der RBD Dresden noch eine Anzahl Lok, sowohl auf Regelspur (Bild 44) als auch auf Schmalspur (750 mm). Die am häufigsten gebauten Gelenklokomotiven gehören der Bauart „Mallet“ an. Diese lassen sich bis zu Abmessungen entwickeln, die die Leistungen unserer größten Reichsbahnlokomotiven um das Doppelte übertreffen (Bild 45). Die ersten Malletlokomotiven hatten natürlich noch bescheidene Abmessungen. Eine solche Lok mit der Achsfolge B'B mit Schlepptender steht im Verkehrsmuseum in Nürnberg. Heute würde man 4 Kuppelachsen ohne weiteres in einem Rahmen unterbringen. Bei der Bauart „Mallet“ werden der hintere Teil des Langkessels und der Stehkessel auf einem Rahmenteil fest gelagert, während das vordere Triebgestell gelenkig mit dem Hauptrahmen verbunden ist und radial schwenken kann. Der vordere Teil des Kessels stützt sich mit Gleitplatten auf das vordere Triebgestell. Zwischen diese Verbindung ist eine Rückstellvorrichtung geschaltet,

um den Hauptrahmen mit dem weit überhängenden Kessel sanft in die Kurve hineinzuziehen. Trotzdem ist die Mallet-Lokomotive für höhere Geschwindigkeiten wenig geeignet. Meist wird sie als Verbundlok gebaut, wobei die Niederdruckzylinder im vorderen Gestell untergebracht sind; die Dampfleitungen sind mit Gelenkverbindungen ausgestattet. Bei der Bauart „Mallet“ ist eine ganze Anzahl verschiedener Achsfolgen möglich. Mallet-Lokomotiven werden als Tender und Schlepptenderlok gebaut. Sie sind auf allen Spurweiten zu finden, vor allem dort, wo große Schleppleistungen verlangt werden. In Deutschland fahren heute u. a. Mallet-Lokomotiven auf der Strecke Wernigerode—Brocken der Harzquerbahn in Meterspur. Ferner gibt es bei der Deutschen Bundesbahn eine regelspurige D'D-Tenderlok, die 1913 von den Bayerischen Staatsbahnen beschafft und 1923 in verstärkter Ausführung nachbestellt wurde. Sie war zum Nachschieben auf den Steilrampen des Thüringer Waldes und des Fichtelgebirges (Schiefe Ebene bei Neuenmarkt—Wirsberg) bestimmt (Bild 46). Forts. folgt!

Berichtigung

Im Heft 2, Seite 41, muß die Unterschrift zu Bild 35 wie folgt lauten: „1'E-Heißdampf-Drilling-Güterzuglok Baureihe 44 der DR“.



Ein Ausschnitt aus dem Fertigungsprogramm der Fa. Ing. H. Noch. Bei dieser Modelleisenbahnanlage in der Baugröße H0 wurde der Landschaftsgestaltung besondere Beachtung gewidmet

Leipziger Frühjahrsmesse 1955 – eine hervorragende Leistungsschau

Fortsetzung und Schluß

Aus der reichhaltigen Auswahl an Gebäudemodellen in der Baugröße H0 zeigen wir in den Bildern 1 bis 5 weitere Häuser, die aus Bausätzen der Fa. H. Auhagen KG., Marienberg/Erzgebirge, angefertigt wurden. Über die Besonderheiten dieser Bausätze haben wir bereits im Heft 4/55 berichtet.

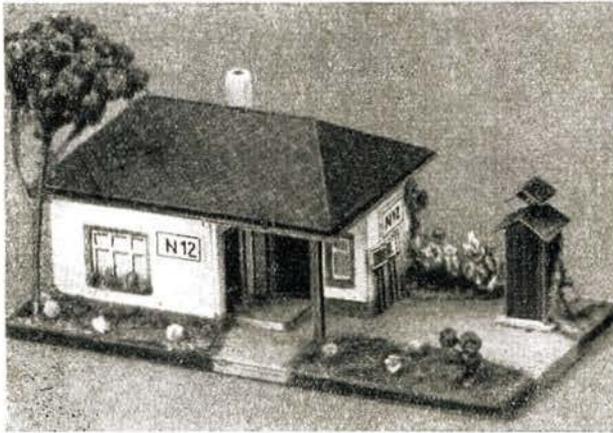


Bild 1 Bahnwärterhaus N 12 in Baugröße H0, hergestellt aus einem Bausatz der Fa. Auhagen

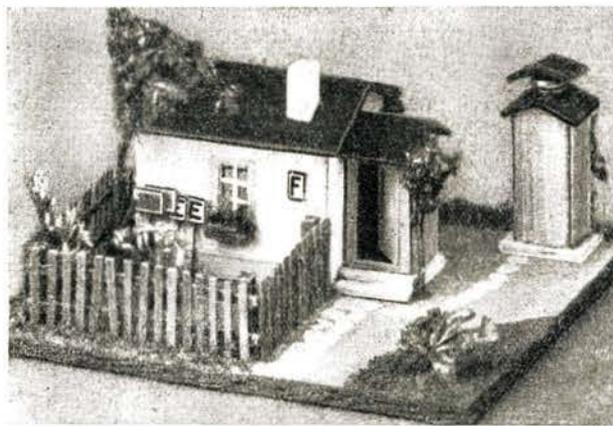


Bild 2 Bahnwärterhaus F in Baugröße H0, hergestellt aus einem Bausatz der Fa. Auhagen

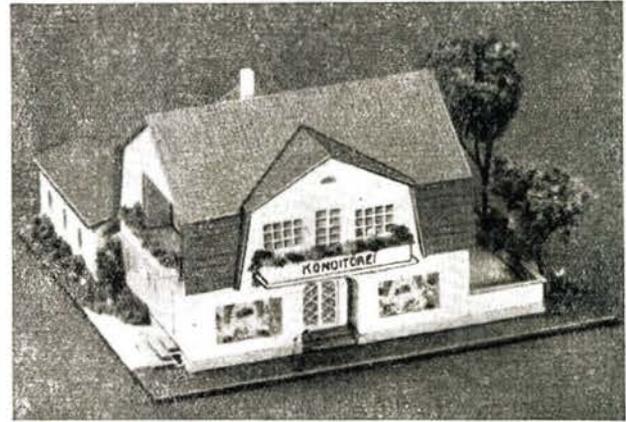


Bild 3 Wohnhaus mit Konditorei in Baugröße H0, hergestellt aus einem Bausatz der Fa. Auhagen

Die Fa. TeMos-Werkstätten für Modelleisenbahnzubehör, Köthen/Anhalt, erfreute die Messebesucher wieder mit sorgfältig ausgeführten Modellgebäuden in den Baugrößen H0 (Bild 6 bis 8) und 0 (Bild 9 und 10).

Durch die Leipziger Frühjahrsmesse wurden wir auch mit Herrn Wolfgang Barig, Jöbnitz bei Plauen i. Vglt., bekannt, der sich insbesondere dem Architektur- und

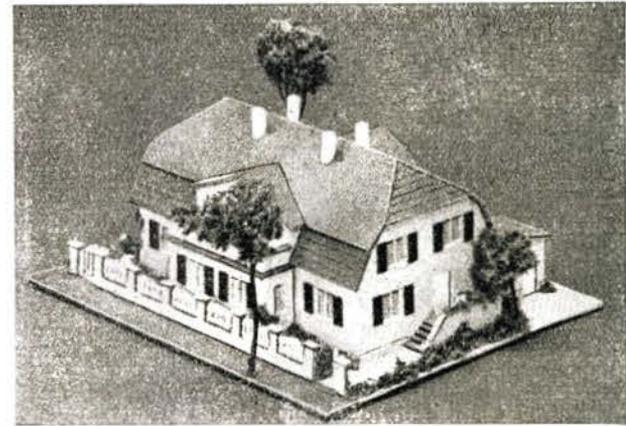


Bild 4 Zweifamilienhaus in Baugröße H0, hergestellt aus einem Bausatz der Fa. Auhagen

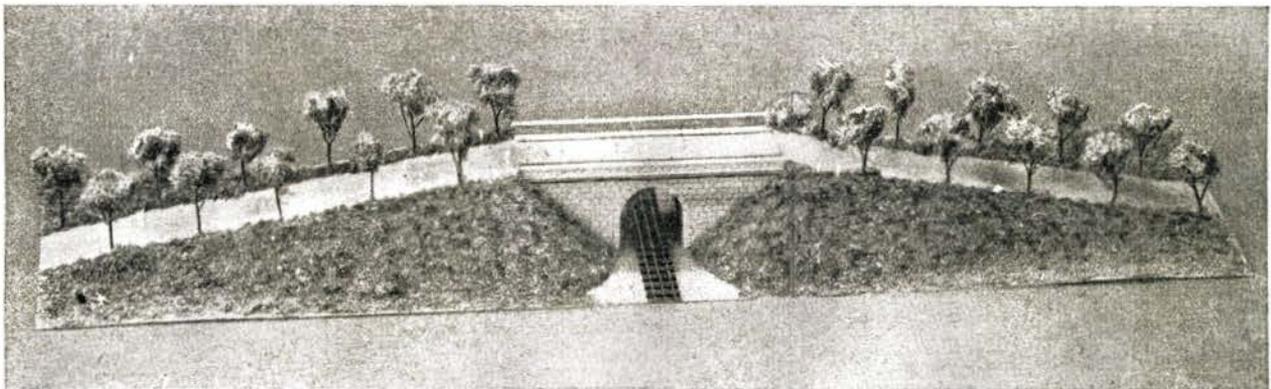


Bild 5 Auch diese Straßenüberführung in Baugröße H0 soll als Bausatz von der Fa. Auhagen geliefert werden

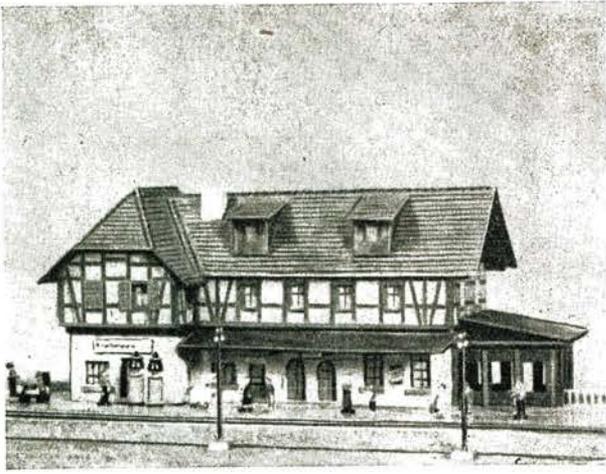


Bild 6 Empfangsgebäude des Bf Neuhausen am Winkel mit einer interessanten Dachkonstruktion in Baugröße H0. Die Bahnsteiglänge beträgt 800 mm. Hersteller Fa. TeMos

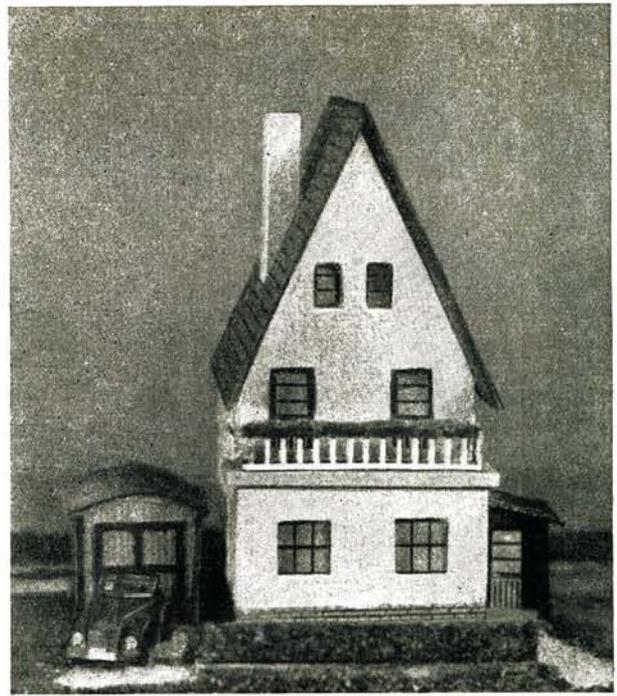


Bild 8 Wohnhaus mit seitlichem Eingang und Wellblechgarage in Baugröße H0 auf einer Grundplatte 180 x 160 mm. Hersteller Fa. TeMos

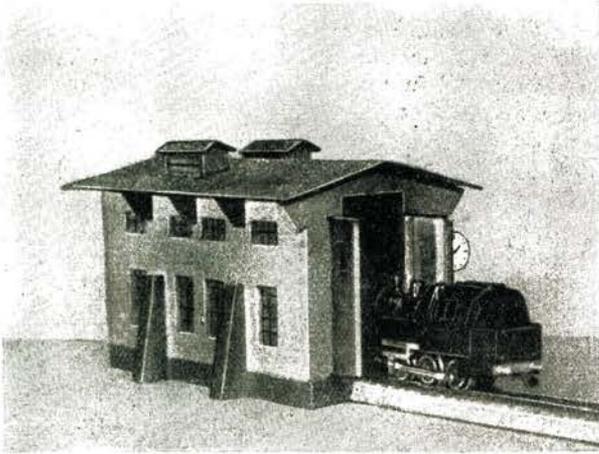


Bild 7 Lokschuppen in Baugröße H0 für eine Nebenbahn, die von einer Ellok oder einer Tenderlok befahren wird. Innenmaße: 75 x 190 mm; größte Innenhöhe (ohne Gleis) 100 mm. Hersteller Fa. TeMos

Landschafts-Modellbau für Ausstellung und Planung widmet, aber auch technische Lehrmodelle und Zubehör herstellt. Herr Barig und seine Mitarbeiter handeln nach dem Grundsatz: „Zu einer technisch modellgerechten Eisenbahn gehört auch modellgerechtes Zubehör“, und sie sind erfolgreich bemüht, allen Nachbildungen der vielseitigen Natur eine möglichst künstlerische Note zu geben. Es wird darauf geachtet, daß auch das kleinste Modell oder Zubehörteil diesen Anforderungen entspricht, wenn es den Betrieb verläßt.

Besonders liebevoll sind die Geländestreifen gestaltet, die in einer Modelleisenbahnanlage ohne Gelände einzeln stehen oder auch nach Bedarf in das Gelände einer Anlage eingefügt werden können. Der in den Bildern 11 und 13 gezeigte Geländeausschnitt „Am Bahndamm“ besteht aus 6 einzelnen Streifen mit einem Flächenmaß von je 60 x 180 mm. Die beiden Geländestreifen, die den Bahnübergang bilden, müssen natürlich noch durch einen Bohlenbelag im Gleis verbunden werden, von dessen Lieferung die Fa. Barig mit Rücksicht auf die verschiedenen im Handel befindlichen Gleisarten Abstand nimmt.

Die Bilder 12 und 14 zeigen ein Postauto und Motorradfahrer. Diese Fahrzeuge sind aus sehr widerstandsfähiger plastischer Masse voll gepreßt und deshalb nahezu vollkommen bruchsicher.

Für den Streckenposten (Bild 15) diente ein Vorbild aus Westdeutschland, doch könnte dieses kleine gepflegte Fachwerkhäuschen mit dem roten Steinsockel, seinen üppig bühenden Blumenkästen und der weißen Bank auch anderswo in Deutschland stehen. Der saubere Blumengarten mit Ziersträuchern und Bäumen ist jedem ein vertrautes Bild an den Schienenwegen Deutschlands.



Bild 9

Bild 10

Bild 9 und 10 Empfangsgebäude des Bf Linderode in Baugröße 0 mit einer Bahnsteiglänge von 1000 mm und einer Gebäudelänge von 700 mm. Links Bahnsteigseite, rechts Straßenseite. Hersteller Fa. TeMos