

4. JAHRGANG / NR. **7**
BERLIN / JULI 1955

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN W 8

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Günter Treptow

Unsere Eisenbahner vollbringen ruhmreiche Taten 169

Jaroslav Jezdinský, Prag

Modelleisenbahnbau in der Tschechoslowakischen Republik . . . 171

Werner Nikolaj

Junge Eisenbahner in Greifswald 172

Müssen Modellbahngruppen betteln gehen? 173

Karl-Eugen Schneider

Vorbildliche Arbeitserfolge der Modelleisenbahner im

Reichsbahnausbesserungswerk „Wilhelm Pieck“ 174

Ing. Richard Weyrauch

Brücken für die Modelleisenbahnanlage 175

Karl-Heinz Hofmann

Wir schnitzen Figuren 179

Lothar Graubner

Der bayrische Nebenbahnpersonenwagen LCI 180

Hans Köhler

Für unser Lokarchiv —

Schiebelokomotiven — Baureihen 94, 95 und 96 182

Günther Kühnlenz

Die Geschichte ist wahr — allein die Namen sind erfunden 184

Bist Du im Bilde? 185

Es muß einmal gesagt werden! 186

Heinz Lenius

Modelleisenbahnen auf der

6. Nürnberger Spielwarenfachmesse 1955 187

Richard Casanova

Blinkanlagen am unbeschränkten Bahnübergang 190

Auszeichnung von Arbeitsgemeinschaften zum Tag des Kindes 191

Olaf Herfen

Ergänzungen zur Zugsicherung bei Modellbahnen 191

Günter Barthel

Bäume und Büsche für die Landschaftsgestaltung 192

Mitteilungen 192

Auskunft auf Leserbriefe —

Schnellzuglokomotive der Baureihe 07¹⁰ 193

Eisenbahnen in aller Welt 193

Hans-Joachim Pfaff

Parallel oder hintereinander? 194

Literaturkritik und Bibliographie 194

Das gute Modell 3. Umschlagseite

Titelbild:

Güterzuglokomotive der Baureihe 44 am Bahnübergang

Rücktitelbild:

Bildausschnitt aus einer Piko-Ausstellungsanlage

Unsere neue Anschrift:

Redaktion „Der Modelleisenbahner“

Berlin NW 7, Mittelstraße 29

AUS DEM INHALT

DER NÄCHSTEN HEFTE:

Ing. Klaus Gerlach

Die Kohlenstaublokomotive

von Nationalpreisträger Ing. Hans Wendler

Ing. Hans Joachim Erler

Lokomotivbezeichnungen im Wandel der Zeit

Johannes Hauschild

Bauplan für eine

Motor-Lokomotive K⁶ in Nenngröße H0

BERATENDER

REDAKTIONSAUSSCHUSS

DR.-ING. HARALD KURZ

Hochschule für Verkehrswesen

Prüfstand am Lehrstuhl für Betriebstechnik der

Verkehrsmittel, Dresden A 27, Hettnerstr. 1

WILHELM LIERMANN

Zentralvorstand der Industriegewerkschaft

Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massennarbeit

Berlin W 8, Unter den Linden 15

HANSOTTO VOIGT

Kammer der Technik, Bezirk Dresden

Dresden A 20, Basteistr. 5

HORST SCHOBEL

Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im

Pionierpark „Ernst Thälmann“

Berlin-Oberschönweide, An der Wahlheide

FRITZ HORNBÖGEN

VEB Elektroinstallation Oberland

Sonneberg II, Thüringen

Köppelsdorfer Str. 132

JOHANNES HAUSCHILD

Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen

des Bv Leipzig, Hbf.-Süd

Leipzig W 33, Lützener Str. 125

GÜNTER BARTHEL

Grundschule Erfurt-Hochheim

Erfurt, Tiroler Str. 55

ING. KURT FRIEDEL

Ministerium für Schweremaschinenbau

IV Elektromaschinenbau

Berlin W 1, Leipziger Str. 5—7

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“; Verlagsdirektor: Heinz Friedrich. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NW 7, Mittelstraße 29; Fernsprecher 22 02 31, (Basa 23506) und Leipzig 42 971; Fernschreiber 1448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag die Wirtschaft, Berlin W 8, Französische Straße 53—55, und alle Filialen der 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

Die Eisenbahner sind geachtete Menschen in unserer Republik

Am 12. Juni 1955 feierten die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik zum 5. Male ihren Ehrentag. Unsere Regierung verlieh den besten Eisenbahnern hohe staatliche Auszeichnungen.

Wie gut sind doch die Verhältnisse in unserer Deutschen Demokratischen Republik. Wir begingen den Tag des deutschen Eisenbahners im Zeichen des Kampfes für die friedliche Wiedervereinigung unseres Vaterlandes. Unsere aktiven Eisenbahner können stolz sein auf die Ergebnisse ihrer Arbeit und froh in die Zukunft schauen, auch deswegen, weil sie dem großen Weltfriedenslager angehören, das unter Führung der Sowjetunion wesentliche internationale Spannungen lösen konnte.

Der Dank für erfolgreiche Arbeit gilt in erster Linie den Aktivisten, Verdienten Eisenbahnern und Helden der Arbeit. Ihre ganze Kraft für bessere Leistungen und höhere Arbeitsproduktivität einzusetzen, war und ist Ziel und Streben dieser Menschen.

Die Deutsche Reichsbahn hatte bis zum 12. Juni 1955 den Volkswirtschaftsplan an Tonnen und Waggonen er-

füllt und alle Rückstände aus dem I. Quartal aufgeholt. Die Werkstättenarbeiter, Techniker und Ingenieure der Reichsbahnausbesserungswerke stehen nicht nach. Es gelang ihnen, in wenigen Jahren die Ausbesserung von Lokomotiven und Wagen auf den Stand zu bringen, der zur geordneten Fahrzeugunterhaltung erforderlich ist. Die Werke wurden auf wenige Güterwagentypen spezialisiert und die Fahrzeuge jeweils in diesen Werken beheimatet. Das ermöglichte den Reichsbahnausbesserungswerken den Übergang zum Fließ- und Taktverfahren und dadurch eine Senkung der Reparaturkosten bei ständig steigender Qualität. Hierbei entwickelten sich Eisenbahner, wie der Hauptmechaniker Ing. Friedrich Körner. Als Initiator der Schnellreparaturen wurde er mit dem Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet.

Der Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, würdigte besonders auch die Leistungen der Jungeneisenbahner. In seiner Festansprache dankte er den sowjetischen, polnischen und tschechoslowakischen Eisenbahnern für die Übermittlung ihrer Erfahrungen.



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Bild 1 Christa Lankow, Reichsbahnamt Wittenberg
Kollegin Lankow hat als Streckendispatcherin die einheitliche Kommandogewalt durchgesetzt und wesentlich zur Festigung der Disziplin beigetragen. Sie ist der beste Streckendispatcher im Bezirk der Rbd Halle. Durch ihre Initiative wurden die Bildung der Schwerlastzüge auf 166,6 % und die Tonnenkilometer auf 172,6 % gesteigert. Sie setzt sich entscheidend für die Anwendung sowjetischer Arbeitsmethoden zur Durchsetzung der wirtschaftlichen Rechnungsführung im Dispatcherdienst ein.

Bild 2 Günter Müller, Bahnbetriebswerk Schwerin
Brigadelokführer Günter Müller ist Brigadier einer Jugendlokomotive. Unter seiner Anleitung konnte die Brigade die Titel „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ und „Brigade der besten Qualität“ erringen. Im II. und III. Quartal 1954 wurde die Brigade zweimal Sieger im Wettbewerb des Bahnbetriebswerkes, an dem 20 Lokbrigaden teilnahmen. Seiner Brigade ist es gelungen, im Vergleich zur Durchschnittseinsparung an festen Brennstoffen 9,1 % mehr einzusparen.

Bild 3 Irmgard Weise, Bahnbetriebswerk Magdeburg Hbf
Kollegin Weise hat aktiven Anteil an der Ausarbeitung von Materialverbrauchsnormen und Brigadekonten für die Lokputzbrigaden. Sie sparte im Jahre 1954 mit ihrer Brigade 702 kg Putzwolle und 3747 kg Öl ein. Als neue Arbeitsmethode wurde von ihr ein Ölputzverfahren für Lokomotiven entwickelt. Unter ihrer Anleitung wurden im Bahnbetriebswerk Magdeburg Hbf 2 weitere Jugendbrigaden gebildet. Ihre Arbeitsmethode hat sie mehreren Bahnbetriebswerken in Halle, Berlin, Zwickau und Stendal vermittelt.

Bild 4 Fritz Hartmann, Raw Halberstadt
Kollege Hartmann hat als jüngster Brigadier in der Kesselschmiede mehrere Vorschläge zur Verbesserung der Arbeit unterbreitet und damit im Raw Halberstadt einen jährlichen Nutzen von 17 000 DM erzielt. Sein Hauptaugenmerk richtete er auf die Beseitigung der Verlustzeiten und sparte im Jahre 1954 damit in seiner Brigade über 4000 DM an Kosten für Verlustzeiten ein. Die Erfahrungen bei dieser Arbeit übertrug er auf die anderen Brigaden.



◀ Bild 5 Manfred Sternitzke, Güterabfertigung Saalfeld

Der 22 jährige Brigadier Manfred Sternitzke erhielt in der Güterabfertigung Saalfeld mit seiner Brigade zahlreiche Ehrentitel durch vorbildliche und gut organisierte Arbeit. Im Kampf um die 20 Millionen hat er ebenfalls besondere Verdienste erworben.

Bild 6 Jürgen Grünwald, Zugfunksprecher, Berlin ▶

Der Zugfunksprecher und Redakteur beim Zugfunk Jürgen Grünwald erhielt von unserer Regierung die Möglichkeit, an der Karl-Marx-Universität zu studieren. Er hat sein Studium verschoben, um den Ehrendienst bei der Deutschen Volkspolizei aufzunehmen.



Aber nicht nur von den Erfolgen soll hier die Rede sein, sondern auch von den nächsten Aufgaben, die von unseren Eisenbahnern in der gegenwärtigen Situation zu meistern sind. So führte der 1. Sekretär des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Walter Ulbricht, in seiner Festansprache aus, daß sich aus den Warschauer Beschlüssen neue Aufgaben zur Stärkung und Festigung der politischen, wirtschaftlichen und militärischen Zusammenarbeit der Länder des Weltfriedenslagers auch für das Verkehrswesen ergeben. Es ist notwendig, daß einzelne Hauptverwaltungen technische, wissenschaftliche Räte bilden, das gesamte Ausbildungs- und Qualifizierungssystem bei der Deutschen Reichsbahn ändern und dafür Sorge tragen, daß die neuesten Erkenntnisse der Wissenschaft und Technik planmäßig gelehrt, die ökonomische Ausbildung verstärkt und die Grundlage des gesamten Studiums die Wissenschaft des Marxismus-Leninismus wird.

Walter Ulbricht brachte weiterhin zum Ausdruck, daß die Disziplinlosigkeit eines einzelnen Menschen gerade im Eisenbahnwesen, wo alle Zweige und Handlungen miteinander verbunden und voneinander abhängig sind, die Anstrengungen vieler zunichte machen kann. Er sagte: „Wir verstehen unter einem hohen Arbeits-

bewußtsein der Eisenbahner nicht nur die Einsatzbereitschaft, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eines jeden einzelnen Arbeiters und Angestellten, sondern auch eine solche Organisation, die die Einheitlichkeit des Willens und des Handelns in allen Zweigen des Eisenbahnwesens gewährleistet... Die Erhöhung der Sicherheit, das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs verlangen von jedem Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik einen verstärkten Kampf gegen Sorglosigkeit und eine Erhöhung der Wachsamkeit.“

Die Notwendigkeit, unsere Errungenschaften zu schützen und zu verteidigen, haben auch viele Jung-eisenbahner erkannt und sich freiwillig in die Reihen der Deutschen Volkspolizei gemeldet.

Das sollte für alle Leiter der Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner Ansporn sein, ihre Arbeit ständig zu verbessern, alle Jungen und Mädchen zu wahrhaften Patrioten unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates zu erziehen und ihnen das Grundwissen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zu vermitteln, um unserem Staat die nötigen Kader bereitzustellen zum Wohle eines geeinten, friedliebenden Deutschlands.

Günter Treptow
Schuldirektor

Tag der Deutschen Volkspolizei



Überall in der Deutschen Demokratischen Republik wird am 1. Juli 1955 die Bevölkerung mit den Genossen der Volkspolizei den Tag der Deutschen Volkspolizei feiern. Alle Werktätigen blicken mit Stolz auf die Söhne und Töchter der Arbeiterklasse, die mit dem Gewehr in der Hand die Errungenschaften unseres Staates schützen und damit den Frieden sichern. In den Jahren gemeinsamer Arbeit ist ein besonders herzliches und kameradschaftliches Verhältnis zwischen den Eisenbahnern und den Transportpolizisten unserer Republik entstanden. Diese enge freundschaftliche Zusammenarbeit gewährleistet die Sicherung und die Entwicklung eines leistungsfähigen, modernen Eisenbahntransportes.

Modelleisenbahnbau in der Tschechoslowakischen Republik

Die ČKD-Werke, Prag, die zu den ältesten Lokomotivwerken in Mitteleuropa zählen, haben kürzlich neue Schnellzuglokomotiven der Baureihe 476 mit der Achsfolge 2-D-2 hergestellt, die mit mechanischer Rostbeschickung ausgestattet sind und eine moderne und gefällige äußere Form aufweisen (Bild 1).



Bild 1 Schnellzuglok Baureihe 476 der ČKD-Werke, Prag

Zwei Prager Modelleisenbahner, F. Hummel und R. Purmann, haben nun einige Modelle dieser Baureihe in der Nenngröße H0 angefertigt, die auch in den Einzelheiten der Hauptausführung genau nachgebildet sind. Alle Einzelteile wie Lokräder, Zylinder usw. wurden von den beiden Modellbauern selber angefertigt. Der Antrieb erfolgt durch einen walzenförmigen Gleichstrommotor mit Permanentmagneten, 6 bis 20 V, 4,5 W. Der Motor ist im Führerstand und Tender untergebracht. Die Kraftübertragung auf die 3. Treibachse erfolgt mittels Schneckengetriebe bei einem Übersetzungsverhältnis von 1 : 18. Die übrigen drei Kuppelachsen werden nur durch die Kuppelstangen angetrieben. Die Laufgestelle sind seitlich verschiebbar und werden durch Federn auf die Schienen gedrückt. Die Kurvenläufigkeit der Lokomotiven ist sehr gut — die Lok durchfahren einwandfrei einen Schienenkreis mit einem Durchmesser von 760 mm.

Die Lok sind in den Farben der Regelausführung angestrichen — Kessel und Oberteile blau, Rahmen und Untergestelle schwarz, Räder rot, Streifen an den Umlaufblechen gelb.

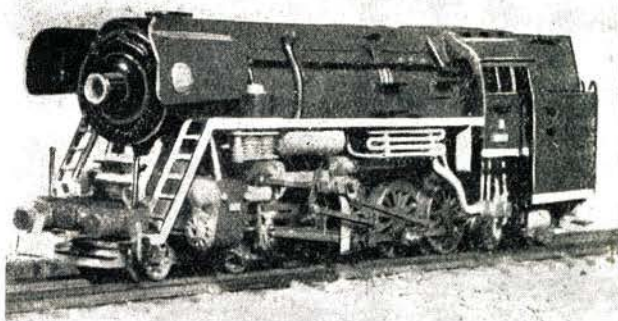


Bild 2 H0-Modell einer 2-D-2-Schnellzuglok der Baureihe 476 (ČKD-Werke) angefertigt von F. Hummel und R. Purmann, Prag (Foto J. Jezdinský)

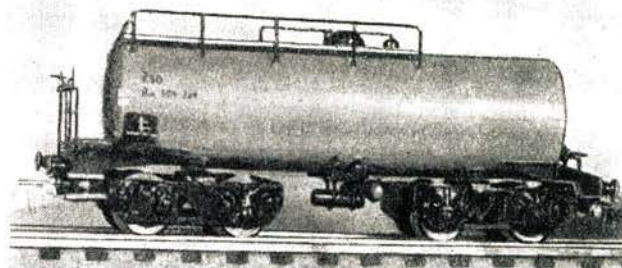


Bild 3 Nach dem Bauplan im Heft 2/54 hat der stellvertretende Direktor einer Mittelschule in Ostböhmen diesen Einheitskesselwagen angefertigt. Das trifft für alle Einzelteile zu, auch für die Radsätze und die Achslagerblenden (Foto J. Jezdinský)

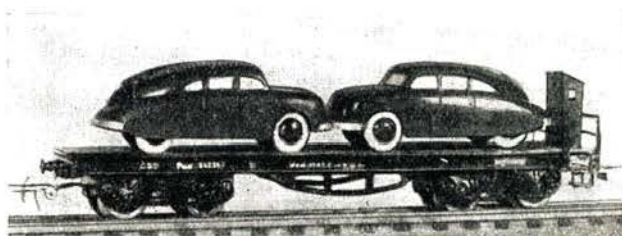


Bild 4 Dieser Güterwagen wurde nach einem Märklin-Wagen von einem Modelleisenbahner in der Tschechoslowakischen Republik in allen einzelnen Teilen gebaut. Bei den Pkw-Modellen handelt es sich um die Nachbildung eines Tatrawagens mit 8-Zylinder-Heckmotor im Maßstab 1 : 90. Die Pkw-Modelle sind handelsüblich (Foto J. Jezdinský)

Bild 5 Das Empfangsgebäude Bf Reksow in der Baugröße H0. Das Modell entspricht genau dem Vorbild dieses Gebäudes und wurde aus Sperrholz und Karton von einem fünfzigjährigen Modelleisenbahner aus Prag gebaut



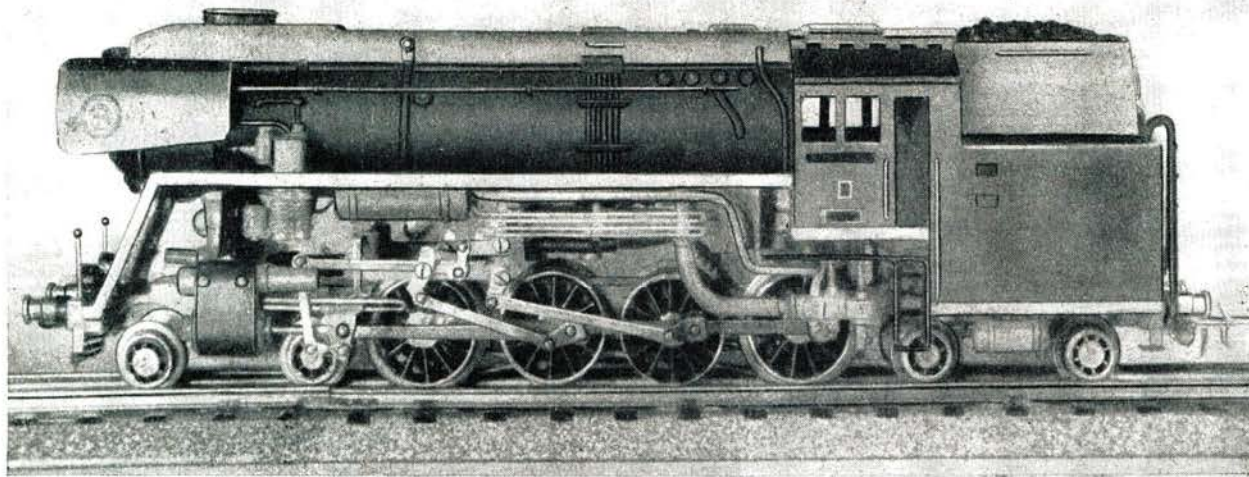


Bild 6 Dieses Foto schickte uns R. Purmann, dem wir zu seiner gut gelungenen Lok 476.1 in Nenngröße H0 unsere Anerkennung aussprechen

R. Purmann und F. Hummel haben sämtliche mit der Anfertigung dieser Modell-Lok verbundenen Arbeiten in ihrer freien Zeit ausgeführt. Der Zeitaufwand dürfte einige hundert Stunden ausgemacht haben.

Beide Modellbahner haben als eifrige Leser der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ hieraus zahlreiche wertvolle Informationen erhalten. Sie schätzen den fachlichen Inhalt dieser Zeitschrift, insbesondere die technischen Anleitungen und Ratschläge für die

Modellbauer, einschließlich der ausführlichen Pläne, Fotos und Skizzen.

Die beiden Freunde hoffen, daß es ihnen möglich ist, ihre Lok zum diesjährigen Modellbahn-Wettbewerb in der Deutschen Demokratischen Republik einzusenden, um zu zeigen, daß auch in der Tschechoslowakischen Republik der Modelleisenbahnbau erfolgreich durchgeführt wird.

Jaroslav Jezdinský, Prag

Junge Eisenbahner in Greifswald

Werner Nikolay

Bereits im Heft 9 des Jahrganges 1954 wurde kurz von dieser Arbeitsgemeinschaft berichtet. Ein Bild gab zunächst einen Gesamtüberblick über die im Bau befindliche Anlage.

Inzwischen haben wir fleißig weiter gearbeitet. Ich möchte deshalb heute versuchen, die mit 8 Jungen Pionieren und dem Berufsschullehrer Egon Schreiber erbaute Modelleisenbahnanlage in der Baugröße H0 zu beschreiben. Wir begannen Mitte des Jahres 1953 mit dem Bau der 4,6×1,2 m großen Anlage, die gegebenenfalls für Transportzwecke auseinander genommen werden kann. Vom Tischler ließen wir uns zunächst 2 Platten und 3 Böcke anfertigen. Der Anlage liegt der



Bild 1 Blick auf die Tunnelausfahrten. Unsere „E 46“ mit einem aus Abteilwagen gebildeten Personenzug bei der Einfahrt in den Bahnhof. Hinter dem Stellwerk eine Fabrik mit Werkanschlußgleis, das gleichzeitig dem danebenliegenden Güterboden als Ladegleis dient

Gleisplan nach Bild 2 zugrunde. Zuerst verlegten wir die Bahnhofsgleise, um alle Weichen richtig unterzubringen. Jeder Modelleisenbahner weiß, daß es nicht einfach ist, die Weichen richtig anzuordnen.

Wir verwendeten Prismusgleis mit Mittelschiene, würden aber heute vorbildgetreue Zweischienengleise vorziehen. Versuchsfahrten haben gezeigt, daß die Gleise gut verlegt sind und einen sicheren Betrieb gewährleisten.

Inzwischen hatten die Jungen Pioniere die Steigungen angelegt und die Brücke eingebaut, so daß der Schienenkreis geschlossen werden konnte. Mit Hilfe von Pappe, Leim und Sägespänen bauten wir den Tunnel, dessen Einfahrten aus Holz geschnitzt wurden, um die Steine genau nachbilden zu können. Bäume wurden aufgeklebt, und grüne Wasserfarbe gab der Anlage ein naturgetreues Aussehen. Die in den Bergen eingebauten Häuser und die Gebäude des Dorfes können beleuchtet werden. Die Bilder 1 und 3 lassen erkennen, wie weit wir bisher gekommen sind. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs ist noch nicht fest eingebaut worden, während das Gebäude des Haltepunktes seinen endgültigen Platz erhalten hat. Der äußere Schienenkreis wurde als Versuchsstrecke mit Oberleitung ausgestattet, denn wir wollten eine Ellok entsprechend dem Vorbild fahren lassen. Dabei mußten wir feststellen, daß uns die Aufhängung des Fahrdrabtes viel Kummer bereitete. Trotzdem fördert unsere Piko-Lok „E 46“ die Züge ohne Störungen und läuft sicher über die Weichen. Zur Durchführung des Betriebes stehen uns weiterhin eine Gützoldlok Reihe 24, eine Piko-Lok Reihe 55, eine Lok der Baureihe 03 und ein Dieselelektrowagen zur Verfügung. Eine Lok der Baureihe 80 ist neu hinzugekommen und soll den Rangierdienst ausführen.

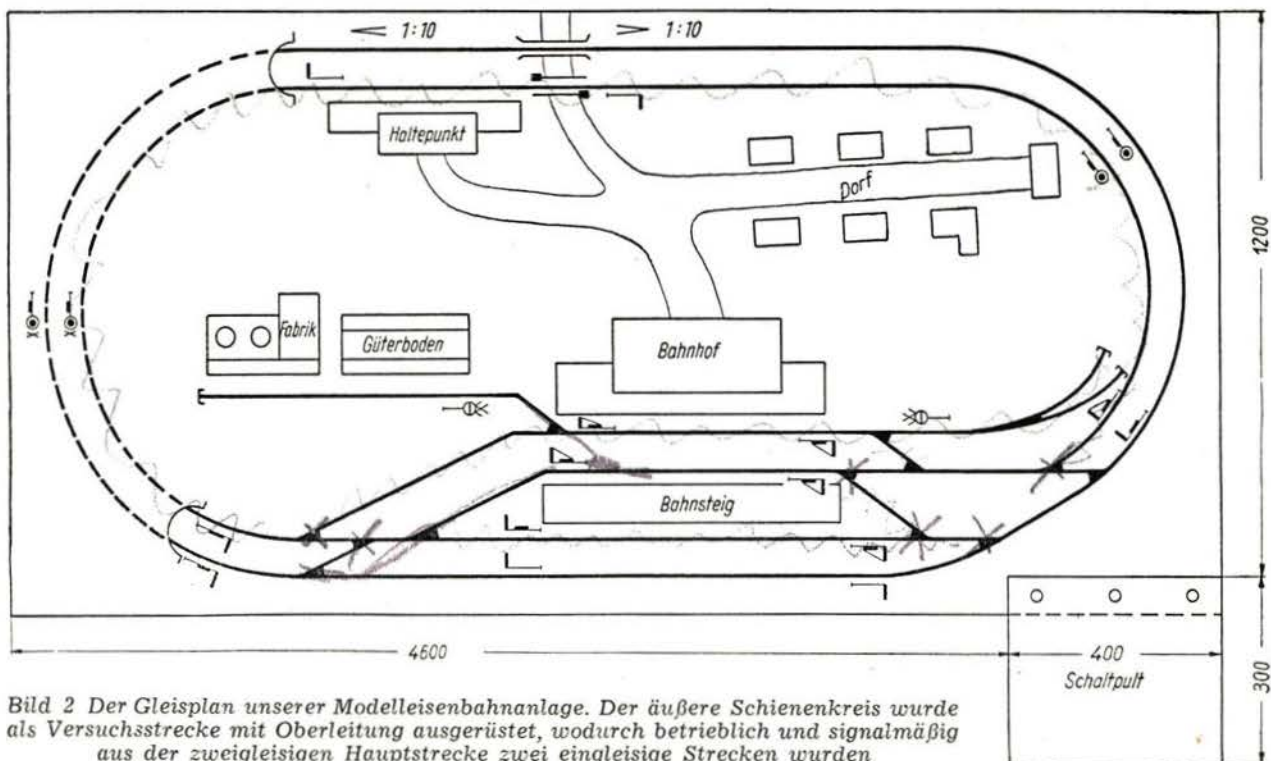


Bild 2 Der Gleisplan unserer Modelleisenbahnanlage. Der äußere Schienenkreis wurde als Versuchsstrecke mit Oberleitung ausgerüstet, wodurch betrieblich und signalmäßig aus der zweigleisigen Hauptstrecke zwei eingleisige Strecken wurden

Unser „Gleisbildstellwerk“ zeigt auf einer Hartfaserplatte den Gleisplan der Anlage, der in die Platte eingearbeitet und farbig ausgelegt wurde.

Die Strecken werden in verschiedene Streckenabschnitte eingeteilt, um einen möglichst echten Fahrbetrieb entwickeln zu können.

Die Anlage wird mit Wechselstrom gespeist. Da wir jedoch die Erfahrung gemacht haben, daß sich der Fahrtrichtungswechsel nicht störungsfrei durchführen läßt, haben wir uns entschlossen, die Anlage auf Gleichstrombetrieb umzustellen.

Mit dem Einbau der notwendigen Signale und Kennzeichen und der Fertigstellung der Geländegestaltung werden wir im kommenden Jahr unsere Bauarbeiten beenden. Dann verfügt unsere Arbeitsgemeinschaft über eine Anschauungs- und Lehranlage, auf der wir mit Stolz einen Teil des Betriebes der Deutschen Reichsbahn nachbilden können.

Wir sehen also, daß sich auch in Greifswald die älteren Modelleisenbahner bemühen, ihre Erfahrungen an die Jungen Pioniere weiterzugeben, die sich für den schönen Beruf des Eisenbahners interessieren.

Leider ist es uns noch nicht gelungen, Techniker der Reichsbahn oder erfahrene Betriebseisenbahner zur Anleitung der Teilnehmer unserer Arbeitsgemeinschaft zu gewinnen.

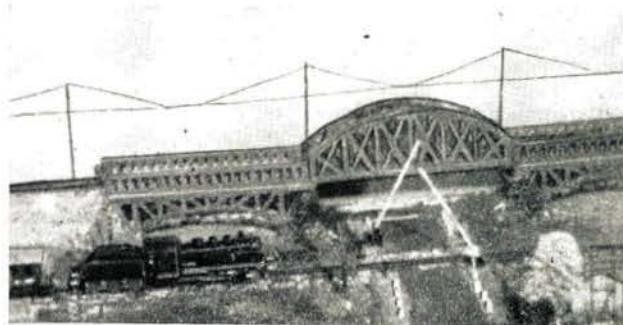


Bild 3 Personenzuglokomotive der Baureihe 24 kurz vor der Abfahrt vom Haltepunkt. Im Hintergrund ein Teil der mit Oberleitung ausgerüsteten Versuchsstrecke

Müssen Modellbahngruppen betteln gehen?

Vor einiger Zeit fand eine Hauptversammlung der Modellbahngruppe Dresden statt, um zu beraten, wie die gemeinschaftliche Arbeit verbessert werden kann. Die Entwicklung dieser Gruppe ist so aufschlußreich, daß wir uns einmal kurz mit ihr befassen wollen.

Gegründet mit vorbildlicher Unterstützung der Landeskammer Sachsen der KdT begann die Gruppe ihre erfolgreiche Arbeit im Jahre 1950. Der Erfahrungsaustausch erstreckte sich auf das gesamte Gebiet des ehemaligen Landes Sachsen. Schon schienen die Tore geöffnet für eine großzügige Zusammenarbeit mit allen Modellbahngruppen in der Deutschen Demokratischen Republik im Rahmen der KdT, obwohl die Einstellung der Zentralkammer noch etwas unschlüssig dem Modellbahngedanken gegenüber war, als durch Initiative der Berliner Gruppe beim Zentralvorstand der IG

Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit, eine sogenannte „Hauptkommission Modellbahnen“ gegründet wurde. Trotz der großangelegten Planung der zentralen Leitung und der Bezirksorganisationen sollte sie ein rachitischer Säugling bleiben bis zu ihrer Auflösung im Herbst 1953.

Nur eine der vielen Kommissionen hatte sich als arbeitsfähig erwiesen und blieb daher in der IG Eisenbahn erhalten, der Ausschuß NORMAT, d. h. die technische Leitung unter dem Vorsitz von Herrn Dr.-Ing. Harald Kurz von der Hochschule für Verkehrswesen Dresden. Leider immer noch ungelöst ist die Schaffung einer straff geleiteten und mit finanzieller Grundlage ausgerüsteten Organisation. Die IG Eisenbahn konnte und wollte nicht generell alle Modellbahngruppen finanzieren und verwies mit Recht darauf, daß alle

Gewerkschaften verpflichtet seien, aus den Beitragsrückflüssen ihrer Mitglieder neben anderer kultureller Massenarbeit auch die Modellbahnarbeit zu tragen.

Wie aber sieht das heute in der Praxis aus? Wir kennen Gruppen, die Reichsbahndienststellen angeschlossen sind. Sie haben Arbeitsräume, Werkzeuge, Geld und auch sonst jede Unterstützung. Aber leider hängt der Grad dieser Unterstützung oft nur vom guten Willen einzelner ab. Ein typisches Beispiel hierfür ist die weitere Entwicklung der Modellbahngruppe Dresden.

Wir hatten den Präsidenten der Rbd Dresden für unsere Arbeit interessiert. Einer seiner jüngeren Mitarbeiter nahm sich der Gruppe aufs wärmste an. Der Erfolg blieb nicht aus. Räume wurden zur Verfügung gestellt und Werkzeugmaschinen beschafft. Die Arbeitsgemeinschaft erhielt die von ihr seit langem beantragte Modellbahnanlage, die mangels fachkundiger Pflege in einem sehr schlechten Zustand war und buchstäblich im letzten Augenblick aus den Trümmern des im Abbruch befindlichen ehem. Rbd-Gebäudes gerettet werden mußte. Soweit ging alles gut. Die Anlage wurde in mühevoller Kleinarbeit instand gesetzt und am Tage des deutschen Eisenbahners im Jahre 1953 gezeigt.

Aber nach einem Personalwechsel bei der Rbd war leider das Interesse an der Arbeitsgemeinschaft erloschen. Obwohl eine beträchtliche Anzahl Angehöriger der Deutschen Reichsbahn in der Gruppe mitarbeitete, ist niemand bereit, mit Mitteln aus einem Direktorfonds oder einer FDGB-Kasse weiterzuhelfen. Und warum nicht? Die Reichsbahnangehörigen gehören

nicht nur einer, sondern verschiedenen Dienststellen an! Wer soll sich da zuständig fühlen? Geld? Geld **haben** will man für Miete, Licht usw. Aber von den 60 Mitgliedern dürfen keine Beiträge erhoben werden, obwohl sie zur Beitragszahlung bereit wären. Wovon soll Material, wie z. B. Schienen, zum weiteren Ausbau der Anlage gekauft werden, wenn „schwarze Kassen“ verboten sind und niemand sonst bereit ist, der Gruppe Mittel zur Verfügung zu stellen?

Warum werden Sportvereinigungen, Schach- und Kegelsparten unterstützt, die Modelleisenbahner aber nicht? Vielleicht sollte man sie auch als Sportsparte in die BSG „Lokomotive“ aufnehmen!? Warum nicht? Die Entwicklung geistiger und handwerklicher Fähigkeiten wird hier in hervorragender Weise gefördert, ebenso der Gemeinschaftsgeist. Das ist auch alles längst anerkannt worden. Aber noch fehlt die geeignete Form der Organisation, die eine geregelte Arbeit garantiert, den Erfahrungsaustausch im Bereich der Bezirke und der Deutschen Demokratischen Republik ermöglicht und die Gewähr bietet für eine fruchtbare Tätigkeit in den Gruppen selbst. Entsprechende Vorschläge sollen dem Ministerium für Verkehrswesen bereits vorgelegt worden sein. Wie die Entscheidung auch lauten mag, sie möchte bald erfolgen. Dann werden auch die Modelleisenbahner erkennen, daß ihre Leistung zum friedlichen Aufbau unserer Heimat richtig eingeschätzt wird und daß sie hinter den Fußballern, Schachspielern, Keglern und Kaninchenzüchtern nicht mehr zurückstehen zu brauchen, daß sie nicht lästige Bettler sind.

Vorbildliche Arbeitserfolge der Modelleisenbahner im Reichsbahnausbesserungswerk „Wilhelm Pieck“

Wir Modelleisenbahner vom Raw „Wilhelm Pieck“ begrüßen den Aufruf des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn zum Modellbahn-Wettbewerb 1955.

Mit großer Freude und Begeisterung haben wir bisher viele Modellbahnausstellungen besucht. Jede Ausstellung gab uns neue Impulse für unsere Arbeit und half uns in der Ausbildung bei der Deutschen Reichsbahn. Aus diesen Gründen können wir die Tage bis zum 2. Treffen der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ in Dresden kaum erwarten, zumal auch wir mit einem Modell dort teilnehmen werden.

Wir sind Betriebs- oder Lokschlosser-Lehrlinge im Raw „Wilhelm Pieck“ und arbeiten in unserer Freizeit in einem der technischen Zirkel des Klubs Junger Techniker. In 6 Zirkeln werden hier 120 Teilnehmer erfaßt, die sich für Elektrotechnik, technisches Zeichnen, Fototechnik, Rationalisatoren- und Erfindungswesen, Konstruktionstechnik oder Modellbahnwesen interessieren. Der Modellbahnzirkel, der unter der Anleitung eines Lehrgruppenleiters steht, teilt sich in mehrere Gruppen. Die einzelnen Gruppen (je 6 bis 10 Teilnehmer) werden von erfahrenen Ausbildern angeleitet.

Jede Gruppe hat sich besondere Aufgaben gestellt. Die eine baut an Brückenmodellen, die andere Wagen der Baugröße 0 usw. Unter anderem fertigen wir ein vor-

bildgetreues Modell der Lok Baureihe 41 im Maßstab 1:20. Es kommt uns hierbei besonders darauf an, alle Teile maßstabgerecht herzustellen. Dazu gehen wir in die Lokhalle, legen die Maße des Vorbildes skizzenmäßig fest und beauftragen unseren technischen Zeichenzirkel mit der Anfertigung der Bauzeichnung. Dabei lernen wir vieles über den Rahmen unserer Lehrausbildung hinaus und können uns außerdem das Zusammenwirken aller Teile einer betriebsfertigen Lok besser vor Augen führen. Ferner werden wir damit nach Fertigstellung der Lok bessere Möglichkeiten der Anschauung im theoretischen und praktischen Unterricht haben.

Einmal im Monat hören wir durch Unterstützung unserer Betriebssektion der Kammer der Technik fachwissenschaftliche Vorträge von erfahrenen und ausgezeichneten Kollegen der Deutschen Reichsbahn über das gesamte Eisenbahnwesen.

Leider werden wir aus Zeitmangel zur Ausstellung in Dresden kein fertiges Modell vorführen können. Wir arbeiten mit 6 Teilnehmern und unserem Gruppenleiter seit September 1954 wöchentlich 2 bis 3 Stunden an dem genannten Modell der Lok Baureihe 41. Auf jeden Fall streben wir an, bis zum 1. August das komplette Untergestell fertig und auf Achsen gestellt zu haben.

Der Modellbahn-Wettbewerb 1955

zeigt den Arbeitsgemeinschaften und Modellbahnzirkeln

den Weg für eine planvolle und systematisch vorbereitete Arbeit

Diese Lok ist schon einmal im Jahre 1952 von einem größeren Kollektiv in etwa 5000 Arbeitsstunden gebaut worden. Der Wert dieses Modelles wurde auf 16 000 DM geschätzt.

Unserem großen Freund, dem unvergeßlichen Führer des sowjetischen Volkes, J. W. Stalin, wurde dieses

Modell zum Anlaß seines Geburtstages als Freundschaftsgeschenk überreicht. Die Lok wurde in der Akademie der Wissenschaften der UdSSR in Moskau aufgestellt.

Karl-Eugen Schneider
(Klubleiter)

Brücken für die Modelleisenbahnanlage

Ing. Richard Weyrauch

In der hier beginnenden Artikelreihe werden Brücken für Modelleisenbahnanlagen beschrieben, Brücken, wie sie wirklich sind.

Still und unbeweglich überspannen die Brücken den Luftraum und erfüllen ihre Pflicht viele Jahrzehnte, oft Jahrhunderte. Schwerste Lasten rollen über die Fahrbahn, Stürme versuchen ihre Kraft an dem Bauwerk: Die Brücke steht stumm und starr! Aber nur äußerlich! Innerlich und unseren Blicken verborgen wirken starke Kräfte. Die der Natur abgerungenen Gesetze der Mechanik und des Baustoffes sind in ein zweckvolles System gezwungen. Der Brückenstatiker errechnete in Tabellen und langen Zahlenreihen das Spiel der ziehenden, drückenden, biegenden, scherenden Kräfte und bestimmte Form und Stärke der einzelnen Brückenglieder. Der Konstrukteur legte auf seinen Zeichnungen alles bis in die kleinsten Einheiten fest, damit die Facharbeiter den Gedanken feste Gestalt geben können.

Unsere Bewunderung gilt vor allem den Brücken mit den größten Spannweiten. Deshalb zuerst einige Worte über die Spitzenleistungen beim Brückenbau, die Hängebrücken (vgl. Bild 14).

Die größte Brücke steht seit 1937 in San Francisco und führt über das Goldene Tor (Golden Gate), eine Meeresbucht. Der Mittelteil ist 1277 m weit gestützt. Jede der beiden Seitenöffnungen hat 342 m Stützweite. Die freie Durchfahrthöhe für die Schiffe beträgt 67 m. Bei Gründung der Pfeiler und Widerlager mußte die Wirkung von Erdbeben berücksichtigt werden.

Die zweitgrößte Brücke der Welt ist die Hängebrücke über die Mackinac Straits (Meerenge zwischen Michigan- und Huron-See an der Grenze zwischen den USA und Kanada). Die Spannweite der Mittelöffnung beträgt 1160 m. Die Brücke ist mit ihren beiden Seitenöffnungen 2630 m lang. Die Gesamtlänge der Brücke mit den an die Hängebrücke anschließenden Fachwerkträgerbrücken beträgt 5460 m.

Nach 13 jähriger Bauzeit wurde 1883 die Brooklyn-Brücke in New York fertig. Ihre Erbauer sind der ausgewanderte Deutsche J. A. Roebling und sein Sohn. Die Brücke war für lange Zeit der genialste Bau. Sie gehört heute noch zu den schönsten Brücken. Die drei Öffnungen haben in der Mitte 487 m, in den Seiten je 284 m Stützweite. Die lichte Durchfahrthöhe beträgt 41 m.

Zwischen Calabrien und Sizilien, also über die Straße von Messina, ist eine große Hängebrücke geplant, für die der amerikanische Ingenieur D. B. Steinman ein Projekt ausgearbeitet hat. Danach ist die mittlere Öffnung 1524 m, die beiden Seitenöffnungen je 732 m weit gespannt. Die Brücke überführt 2 Gleise und eine Straße. Besonders schwierig ist hier die Gründung der beiden Pylonen (Mittelpfeiler), denn das Meer ist an dieser Stelle 120 m tief. Da Stöße durch Erdbeben auftreten können, müßten besondere Vorkehrungen getroffen werden.

In Deutschland hat die Rheinbrücke bei Rodenkirchen die größte Spannweite. Auch diese Brücke ist als Hängebrücke ausgebildet und überführt die Autobahn. Die Stützweiten: Mittelöffnung 378 m, jede Seitenöffnung 94,5 m.

Zur Entlastung des Elbtunnels, gleichzeitig zur Überführung der Autobahn und zweier Schnellbahngleise, war in Hamburg eine große Hängebrücke geplant. Die Mittelöffnung sollte 700 m überspannen, die freie Durchfahrthöhe 80 m und die Fahrbahnbreite 47 m betragen. Die Pylonen sollten 180 m hoch werden.

Die Brücken führen Eisenbahnstrecken, Straßen oder Fußwege über Täler, Schluchten, Gewässer oder andere Verkehrswege. Der Baustoff für die Brücken kann Stahl, Stahlbeton, Stampfbeton, Mauerwerk oder Holz sein. Die Brückenformen sind sehr mannigfaltig. Sie ergeben sich aber immer aus den statischen Gesetzen. Und diese sollen auch für richtige Modellbrücken gelten.

Bei der Auswahl der Brückenform, also bei Beginn des Entwurfes, sind folgende Grundbegriffe von maßgeblicher Wichtigkeit:

1. Umgebung der Brücke. In flacher Landschaft wird eine flache und gestreckte Form, in hügeliger oder gebirgiger Gegend eine mehr oder weniger geschwungene Brückenform das Schönheitsempfinden zufriedenstellen. Über eine große Rangieranlage paßt eine nüchterne, rein technische Form. Tritt der Fels zutage, ist eine Steinbrücke angebracht.

2. Stützweite l . Die Stützweite ist die Länge der Brücke zwischen den Auflagermitteln. Ist das zu überbrückende Verkehrshindernis ein tiefes Tal, ein breiter schiffbarer Fluß, oder sind es Rangiergleise mit Weichen und Kreuzungen, so werden große Stützweiten erforderlich. Große Gesamtlängen können oft durch Zwischenauf Lagerung unterteilt werden, ohne die unterführten Verkehrswege zu stören. Große Stützweiten erfordern große Bauhöhen.

3. Lichte Höhe H und lichte Weite L : Lichte Höhe ist das Maß zwischen der Oberkante vom unteren Verkehrsweg und der Unterkante der Brücke. Die lichte Weite ist das Maß zwischen den Stützeninnenkanten. Diese Lichtmaße dürfen nicht kleiner sein, als es der unterführte Verkehrsweg erfordert. Straßen brauchen 3,5 bis 4,5 m Lichthöhe und 3 bis etwa 25 m Lichtweite, Autobahnen 24 m Lichtweite. Bei unterführten Eisenbahnen ist die Lichthöhe bei Dampftrieb 5 m, bei elektrischem Betrieb bis 6,5 m. Über Gewässer ohne Hochwassergefahr und ohne Schiffsbetrieb genügt etwa 1 m Lichthöhe, sonst etwa 2 bis 3 m. Sollen Dampfer unter der Brücke verkehren, wird die Lichthöhe entsprechend größer.

4. Bauhöhe BH . Dieses Maß gibt den Abstand zwischen Unterkante Brücke und Oberkante Brückenfahrbahn bzw. Oberkante Gleis an. Die erforderliche Lichthöhe zuzüglich Bauhöhe bestimmen die Höhe der Dämme, Anrampungen, Widerlager und Pfeiler. Bei einer Grabenbrücke oder bei einer Brücke über eine Schlucht ist große oder gar unbeschränkte Bauhöhe gegeben.

5. Hauptträgerhöhe h . Die Hauptträgerhöhe ist bei Vollwandträgern der Abstand zwischen Ober- und Unterkante, bei Fachwerken die Systemhöhe, gemessen zwischen Mitte Obergurt und Mitte Untergurt. Die Hauptträgerhöhe h wird immer in der Mitte der Spannweite l gemessen.

