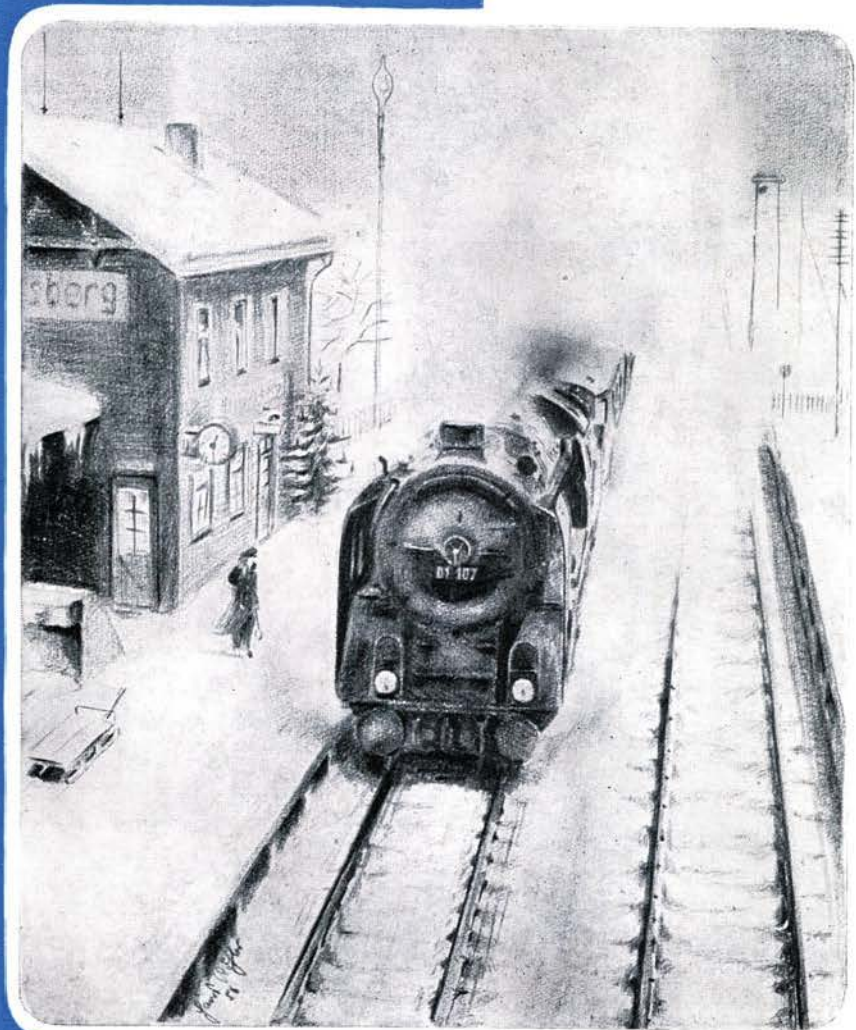


5. JAHRGANG / NR. **12**
BERLIN / DEZEMBER 1956

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN NO 18

Ein frohes Weihnachtsfest wünschen wir unseren Lesern und Mitarbeitern im In- und Ausland. Wir benutzen diese Gelegenheit, allen unseren Freunden, die uns im Jahre 1956 durch Anregungen und Kritik geholfen haben, den Inhalt unserer Zeitschrift weiter zu verbessern, von ganzem Herzen zu danken.

Die Redaktion

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

	Seite
KARL-HEINZ SENNEKE	
Die Weihnachtseisenbahn	353
WERNER BÜSSOW	
Anleitung zum Selbstbau von Jalousien	354
Unsere Eisenbahn im Jahre 2000.	355
RUDOLF SCHÖNFUSS	
Interessiert sich der Modelleisenbahner für Normen?	356
Patentschau — Federung für Modelleisenbahn-Fahrzeuge aller Spurweiten	356
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	357
HANS KÖHLER	
Für unser Lokarchiv — Die Güterzugtenderlokomotive Baureihe 83 ¹⁰ der Deutschen Reichsbahn	358
Ing. GOTTHARD NECKE	
Bauvorrichtung für Wagenkästen	359
Vorrichtung zum Anlöten von Fenster- und Türgitterstäben	359
HANS KÖHLER	
Altes bayerisches Haupt- und Vorsignal	360
WOLFGANG PRÜFERT	
Der Umrechnungsmaßstab	362
Vorrichtung zur Automatisierung der Signal- und Weichenstellungen	363
FRITZ HAGEMANN	
Bewährung der Normenreihe in den oberen Baumaßstäben	365
Anschriften von Arbeitsgemeinschaften	366
ALBERT-GEORG SCHUCHARDT	
Eine gelungene Modellbahnausstellung.	367
Ing. HANS THOREY	
Selbsttätige Blocksicherung	368
Eine Erläuterung zur Frage der Fahrstromversorgung von Modellbahnen bei Gleichstrom-Umpol-Betrieb	369
HERBERT MÜLLER	
Die Weihnachtsberg-Eisenbahn	370
Auskunft auf Leserbriefe — Lokomotiven der Baureihen 02 und 04	372
Werkstattwinke — Modellgleisbau	372
Mehr elektrische Lokomotiven vom LEW „Hans Beimler“	372
HEINRICH BAUM	
Wir bauen den Bahnhof Eichburg in Baugröße H0; Teil 2 Das Stellwerk	373
Bist Du im Bilde?	374
GÜNTHER BARTHEL	
Kleinbahn der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912.	375
Dipl.-Ing. HANS SCHULZE-MANITIUS	
Die Entwicklung der Reisezugwagen-Belichtung	378
Neues Lokomotivbildarchiv	380
Ein modernes Wintermärchen — oder nicht?	380
Das richtige Buch am Arbeitsplatz	381
Das gute Modell	3. Umschlagseite

AUS DEM INHALT

DER NÄCHSTEN HEFTE

Junge Modelleisenbahner berichten aus Arnstadt

HEINZ SCHÜTTOFF

Gleisplan für die H0-Anlage
Holzingen-Wiesmar-Neuwies

BERATENDER

REDAKTIONSAUSSCHUSS

GÜNTHER BARTHEL

Grundschule Erfurt-Hochheim

MARTIN DEGEN

Ministerium für Volksbildung

ING. KURT FRIEDEL

Ministerium für Schwermaschinenbau

JOHANNES HAUSCHILD

Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bw Leipzig Hbf-Süd

FRITZ HORNBOGEN

VEB Elektroinstallation Oberlind

ERHARD KENZLER

Zentralvorstand der Industriegewerkschaft
Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit

DR.-ING. HARALD KURZ

Hochschule für Verkehrswesen Dresden

HORST SCHOBEL

Pionierpark „Ernst Thälmann“

HANSOTTO VOIGT

Kammer der Technik, Bezirk Dresden

„Der Modelleisenbahner“ ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Pal-dorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34, Maiden Lane, London W.C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Kesuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie des Mériens, Kloneksiek & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris - VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie. 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2-4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Oesterreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** Cartimex, Intreprindere de Stat pentru Comerțul Exterior, Bukarest 1, P.O.B. 134 135; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigerstrasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstrasse 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Artia A.G., Ve Smečkách 39, Praha II; **UdSSR:** Meshdunarodnaja Kniga, Moskau 200, Smolenskaja Platz 32/34; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura“, Könyv és hírlap külkereskedelmi vállalat, P.O.B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndërmarrja Shtetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Raznoiznos, 1, Rue Tzar Assen, Sofia; **Volksrepublik China:** Guozhi Shidian, 38, Suchoi Hutung, Peking; **Volksrepublik Polen:** Prasa i Książka, Foksal 18, Warszawa.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Berlin.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“. Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 429 71; Fernschreiber 011448. 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 NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewart-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribune, Verlag und Druckerei des FDGB GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Die Weihnachtseisenbahn

Karl-Heinz Senneke, Berlin

Für meinen Sohn suche ich ein Weihnachtsgeschenk. Ich schlendere durch die Stadt, Hände in den Taschen vergraben, sinnend, ein Tropfen im großen Strom der Weihnachtsfreude.

An einem Fenster geht es nicht weiter. Die Neugierde zwackt und drückt mich durch den Stau. Es sind große und kleine Menschen, die hier stehen. Wohligh ist es in ihrer Mitte. Hinter dem Schaufenster fährt eine Modelleisenbahn...

Mein Junge ist vier Jahre alt, was soll er schon mit einem so komplizierten Ding! Eigentlich könnte ich weitergehen. Doch drinnen, hinterm Schaufenster, flitzen die kleinen Dinger ihre vorgezeichnete Bahn, halten, rangieren, gehen wieder auf große Reise durch romantische Landschaften mit Tunnels und beleuchteten Bahnhöfen, und du selbst legst als Lokomotivführer den Dampfhebel um.

Deswegen bleibst du großer Mensch stehen, weil du einmal Lokomotivführer sein wolltest. Das war mein Traum, als ich so alt war wie der Junge da vorn mit der Pudelmütze, der mit dem offenen Mund, oder wie das Mädchen auf der rechten Seite, das ihr Püppchen vergißt. Ich wollte Lokomotivführer sein, der stolz von oben auf die Reisenden herabsehen kann, wenn der Zug in den Bahnhof fährt — viele Weihnachten lang. Doch ich bekam die ersehnte Eisenbahn nie. Vater war arbeitslos.

Kaufmann Mutschkes Sohn Willi hatte eine Eisenbahn. Ich durfte manchmal mit ihr spielen, wenn ich ihm vorher die Rechenaufgaben machte; aber im Grunde genommen blieb er der Lokomotivführer und ich wurde bestenfalls Heizer.

Die Sehnsüchte auf eine eigene Eisenbahn stiegen mit jedem ersten, leisen Schneefall erneut ins Herz, ballten sich in der Weihnachtszeit von Tag zu Tag dichter und größer wie eine heimliche Lawine am Damm, die dann im Graben still und ohne Aufhebens zerbarst.

Bis eines Herbsttages die Suppe auf dem Herd mit Wurststückchen durchsetzt war, die stille Mutter aufgeregt hin und her lief und, was ich sonst nie bemerkte, sich lange vor dem Spiegel kämmte. Als Vater durch das Hoftor schritt, hatte er nicht wie sonst eine Angel über der Schulter oder den Kesch, sondern einen Rucksack, einen richtigen Rucksack. Der Vater hatte Arbeit bekommen.

Als Vater vor dem Fest mich nach meinen Wünschen fragte, druckte ich lange herum, denn trotz meiner acht Jahre war ich — erfahren durch die Not — gescheit genug, um zu wissen, was ich wünschen konnte. Ich senkte den Kopf und sagte nichts, bis Vater mich ans Kinn tippte und zwang, in seine Augen zu sehen. „Du willst eine Eisenbahn, ich weiß es ja“, sagte er und blickte ernst. Da wußte ich, daß dies noch nicht möglich war.

Wer will es mir achtjährigem Steppke übelnehmen, daß an meiner Nasenspitze abzulesen war, wie sehr

sich die Einsicht im Kopf mit den ungestillten Wünschen im Herzen balgte? Auch Vater muß das bemerkt haben; denn zwei Tage vor dem Fest sagte er: „Komm mit“. Weiter nichts. Mutter mummelte mich ein, und ich stapfte neben dem Vater durch den Schnee, versuchte, seinen großen Schritt zu halten. Der Weg führte durch die Bruchfelder des Grubengeländes zum Tagebau, eben dorthin, wo Vater arbeitete. Und das war nichts Absonderliches, denn er hatte Nachmittags-schicht.

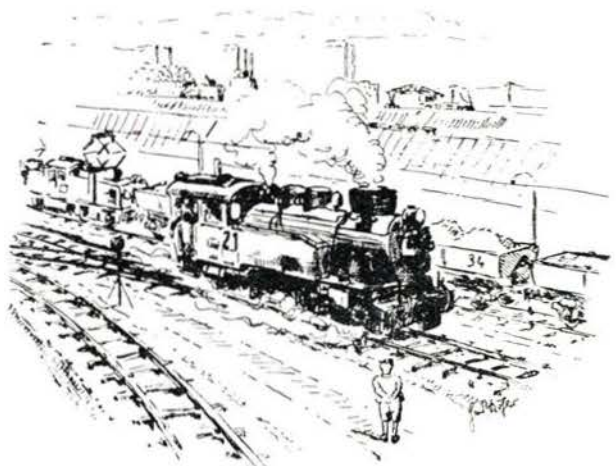
Der Vater steuerte auf den Lokomotivschuppen zu. Kurz vor dem Tor sprach er: „Ich bin jetzt Heizer! Warte hier, bis ich komme!“

Heizer — auf einer richtigen Lokomotive! Das ist besser, als Lokomotivführer auf einer Spielzeugsbahn! Die Gedanken in meinem Kopf begannen Purzelbaum zu schlagen — ob mich Vater ein Stück mitnehmen will? Einen Schlucken bekam ich vor Aufregung.

Da wurden die Tore aufgestoßen, polternd und zischend kam Vater mit seiner Lokomotive angezottelt. Ein fremder Mann schaute neben dem Vater aus dem Fenster, und der lachte freundlich, als er sagte, ich möge einsteigen.

Ich schwang mich hinauf. Der fremde Mann legte einen großen blanken Hebel herum, und schon ruckte die Lokomotive an. Es war wie im Traum, ich wußte nicht, wo ich zuerst hingucken sollte, auf die Instrumente, die vorbeijagende Landschaft, oder ins Feuerloch, in das Vater Kohlen schippte und aus dem es viel heißer quoll, als aus Großmutter's Backofen.

Als Vater die helle Glut mit schwarzer Kohle genügend zugedeckt hatte, schlug er die Feuertür zu, wischte sich die Hände am Rockschoß ab und tippte mir unters Kinn: „Das ist so, Junge“, sagte er, „eine Eisenbahn



Zischend kam die Lokomotive angezottelt.
Ich schwang mich hinauf...

kann ich dir nicht schenken — aber so eine Fahrt ist doch viel schöner, nicht wahr? Von Mutter bekommst du übermorgen eine Mütze, und von mir diese Fahrt — einverstanden?“

Ich hätte auch ohne Vaters Erklärung diese Fahrt fürs Leben gern als Weihnachtsgeschenk angenommen, aber nun, da er mit mir sprach wie mit einem Erwachsenen, war ich erst recht einverstanden, und ich nickte ihm zu. Vielleicht wäre dieser Tag damals als einer der schönsten in meine Erinnerung eingegangen, wenn nicht die Freude eines Jungen und das Glück einer Familie von einem Mann, der eine schrille Stimme hatte, eine randlose Brille trug und an einer Weiche stand, jäh zerstört worden wäre. Er fauchte den Lokomotivführer an: „Was ist das für ein Bengel“, und stieß dabei mit dem Bergstock in meine Richtung.

„Der Bengel ist mein Junge“, sagte der Vater ruhig.

Mir wollte das Herz zerspringen. Der Grubeninspektor hieß mich aussteigen, sagte, ich solle mich nach Hause scheren, und schrie dem Vater noch etwas nach, was ich nicht mehr verstehen konnte.

Auf dem Nachhauseweg weinte ich, nicht wegen meines verpfuschten Weihnachtsgeschenkes, sondern weil

ich dem Vater durch meine heimlichen Wünsche solche Unannehmlichkeiten bereitet hatte.

Aber es wurde noch schlimmer. Am nächsten Morgen merkte ich, wie die in den letzten Wochen so frohe Mutter wieder still durch die kleine Wohnung schlich. Vater brauchte am Nachmittag nicht zur Schicht zu gehen. Er war entlassen.

Später erklärte mir Vater, ich hätte mir gar nicht so viel Herzeleid zu machen brauchen. Sicher hätte ich den Vorschriften nach nicht mitfahren dürfen. Aber das war ja nur ein willkommener Grund, um den Vater zu entlassen, wie bei seinen Kollegen andere Gründe gesucht wurden. Das ersparte der Grubenverwaltung die versprochenen Weihnachtsgelder, die praktisch das Jahr über von ihrem Lohn einbehalten wurden...

*

Jetzt stehe ich vor dem Schaufenster und spüre die ungestümen Wünsche der Kleinen um mich — und auch in meinem Herzen ballen sich wieder Jugendsehnsüchte.

Ganz gleich — und wenn mein Junge auch erst vier ist: ich kaufe ihm eine Eisenbahn. Und er wird mir nicht böse sein, wenn ich die ersten Jahre Lokomotivführer spiele und er Heizer!

Anleitung zum Selbstbau von Jalousien

Werner Büssow, Karl-Marx-Stadt

DK 688.727.828.3.015

Bei dem Bau eines Modells der Güterzuglokomotive E 94 nach dem Bauplan im Heft 1/52 war ich bei der Fertigung von Jalousien auf Schwierigkeiten gestoßen. Mit den im Handel befindlichen Jalousien war ich in keiner Weise einverstanden, da sie in diesen Ausführungen an wellblechartige Gebilde erinnerten, und daher für viele Modelle ungeeignet waren.

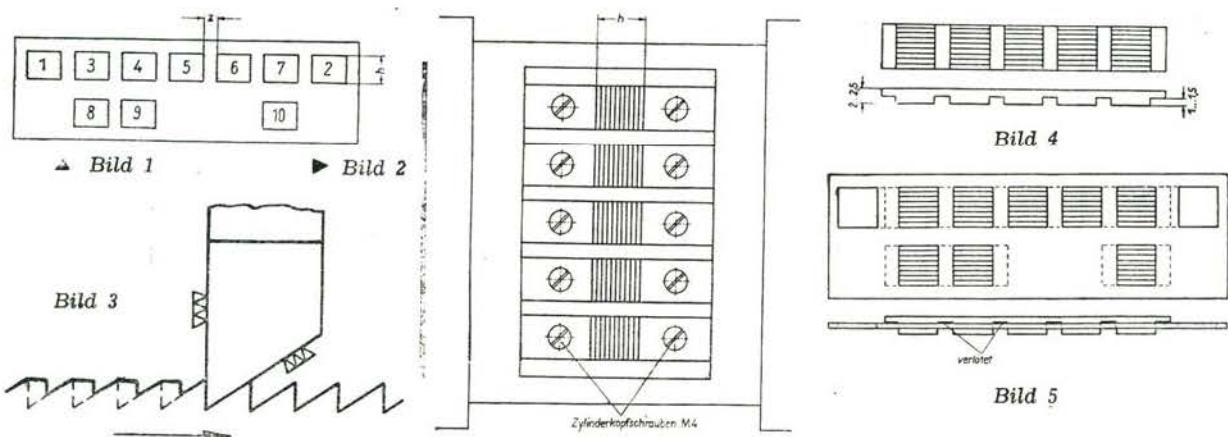
Nach einigen Überlegungen und Versuchen bin ich zu einem Verfahren gelangt, nach dem man Jalousien beliebiger Ausführung anfertigen kann. Am Modell der E 94 sei diese Art kurz beschrieben:

Nach den Abmessungen in der Bauzeichnung werden die Seitenwände aus 0,5 mm dickem Blech mit den Durchbrüchen für Fenster (1 und 2) und Jalousien (3 bis 10) versehen. Als Beispiel sei hier die Seitenwand des Mittelteiles der Lokomotive betrachtet (Bild 1). Jetzt wird die obere Reihe der Jalousien (3 bis 7) auf 2 mm dickem Messingblech aufgerissen. (Das Blech kann auch dicker sein und aus anderem Material bestehen.) Daraufhin wird es auf eine Stahlplatte geschraubt (Bild 2), die auf zwei Seiten lagernd in den Maschinen-

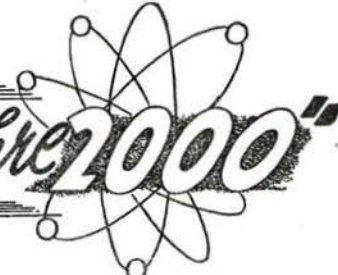
schraubstock einer Shaping-Hobelmaschine genau horizontal einzuspannen ist. Mit einem Hobelmeißel werden die Zwischenräume von der Breite z 1 bis 1,5 mm tief ausgehobelt. Ist dies geschehen, wird der Schraubstock um 90° gedreht und ein anderer Hobelmeißel eingespannt, der in seiner Schneidenform den Rillen der Jalousien entspricht. Die Zahnflanken sollen möglichst gelaopt sein (Bild 3). Damit wird eine Rille nach der anderen ausgehobelt (Bild 4). Ein Hub entspricht dabei einer Rille. Der Vorschub s muß entsprechend eingestellt werden; $s = \frac{h}{n}$, wobei n die Anzahl der Rillen darstellen soll.

Damit die Rillen sauber werden, kann man das Ausstoßen der nötigen Rillentiefe auf 2 bis 3 Arbeitsgänge verteilen.

Danach wird der Jalousienstreifen mit Hilfe eines Anstechmeißels abgetrennt. Für kürzere Streifen oder nur für einzelne Jalousien kann die Aufspannplatte wieder Verwendung finden. Der Jalousienstreifen wird von hinten durch die Durchbrüche gesteckt und verlötet (Bild 5).



„Unsere EISENBAHN im Jahre 2000“



Endlich ist es soweit, daß wir die Auswertung der im Rahmen des Preisausschreibens zu diesem Thema eingereichten Arbeiten abgeschlossen haben.

Nach Auffassung der Jury, die aus Eisenbahnern und Journalisten gebildet wurde, schrieb die beste und inter-

essanteste Arbeit Herr Theo Graf aus Plauen im Vogtland. Hier lesen Sie, wie Herr Graf sich die Eisenbahn im Jahre 2000 vorstellt, und was er von der Eisenbahn in technischer Hinsicht und im Hinblick auf den Reisekomfort erwartet.

„Für heute hätte ich es geschafft“, denkt Lokführer Mertens, steckt seine Füße in die elektrisch beheizten Hausschuhe – der Februar des Jahres 2000 ist lausig kalt –, wandert zum Bücherschrank und angelt sich einen noch aus seiner Jugend stammenden Band „Der Modelleisenbahner“ hervor. Mag nun einer an Zufälle glauben oder nicht, das erste was ihm in's Auge fällt, ist ein Preisausschreiben:

„Unsere Eisenbahn im Jahre 2000.“

Schmunzelnd denkt der jetzt 54-jährige an seine Jugend zurück. Was damals noch ein Traum war, ist heute Wirklichkeit, für ihn sogar Beruf geworden.

Trotz Weltraumstationen und Raketenflügen bewegt doch ein Ereignis alt und jung: Berlin – Warschau – Moskau, die erste mit Atom-Lokomotiven betriebene Strecke wurde dem planmäßigen Verkehr übergeben. Nicht zu überbietende Vorteile an Reisebequemlichkeit, enorme Vergrößerung des Transportraumes und eine für Schienenfahrzeuge an das Phantastische grenzende Geschwindigkeit wurden durch langjährige Versuche und gemeinsame Entwicklungsarbeit der befreundeten Länder geschaffen.

Wer hätte das 1956 für möglich gehalten... – In Gedanken steht Mertens wieder am Führerstand seiner Ellok, die er vor einigen Stunden verlassen hat. 160 km/h zeigt der Geschwindigkeitsmesser – für einen Güterzug, zusammengestellt aus 20 vor ein paar Jahren dem Betrieb übergebenen Universalgüterwagen und gezogen von einer sechssachsigen Ellok, eine durchaus normale Geschwindigkeit – als im Kopfhörer das Rufzeichen des nächsten Bahnhofes ertönt. „Geschwindigkeit vermindern, bei Block 14 ist ‚Halt‘ zu erwarten“, so kommt aus der Ferne die Stimme des Dispatchers, der mit jedem auf der Strecke befindlichen Zug durch Sprechfunk in Verbindung stehen kann. Mertens Aufgabe besteht jetzt darin, ein allzu schnelles Bremsen zu vermeiden, denn sämtliche Signale sind mit automatischer Zugbeeinflussung ausgerüstet. Trotz der hohen Geschwindigkeiten können deshalb auch keine haltzeigenden Signale mehr überfahren werden.

Kaum zum Halten gekommen, fährt bereits auf einem der Nachbargleise der Leichtschnellzug Berlin – Prag, eine aus einem Turbo-Diesel-Triebfahrzeug und 5 Gliederwagen bestehende Einheit, an ihm vorbei. Klima-Anlagen, bequeme dreh- und verstellbare Sessel, eingebaute Garderobenschränke, eine Bar mit anschließendem Speiseraum und separate Abteile für Reisegepäck sind längst zur Selbstverständlichkeit geworden. Man muß schon großes Glück haben und in einen ganz entlegenen Winkel Deutschlands fahren, will man noch einem „Old-Timer“ oder einer Dampflok aus jener Zeit begegnen.

Durch das Netz von Atomkraftwerken wurden systematisch fast alle Gleisanlagen elektrifiziert. Schienenomnibusse, Schnelltriebwagen und Diesellokomotiven sind auch lange zum gewohnten Bild geworden. Und während das Lichtsignal „Fahrt-frei“ für den EG 1132 zeigt, herrscht im Dispatcherstand des Bahnhofes reges Treiben. Hier laufen alle Fäden des für einen Laien unentwirrbaren Betriebes zusammen. Für die Fachleute ist es aber das sinnvolle Werk des modernen Eisenbahnbetriebes. Liegt doch für jeden Eisenbahner ein scharf umgrenztes Aufgabengebiet vor. Wie schon seit alters her ist Sicherheit für Mensch und Material oberstes Gesetz. Durch die vollkommene Umgestaltung des Unterbaues auf Betonschwellen mit Kunststoffkern, die viergleisige Streckenführung fast aller Hauptbahnen (Ausnahmen machen nur die mit Tunnels und Brücken gespickten Gebirgstrassen) und die dadurch möglich gewesene Aufteilung in Güter- und Schnellverkehrsgleise, wurden die Voraussetzungen zur ständigen Modernisierung der Deutschen Reichsbahn und zur Erhöhung der Geschwindigkeiten gegeben.

Gleisbildstellwerke, verbunden mit automatischer Streckenblockung, Sprechfunk- und Fernsehanlagen sind nicht mehr aus dem Eisenbahnbetrieb wegzudenken. Bei Nebel, unübersichtlicher Witterung und bei Nacht können sämtliche Triebfahrzeuge mit Hilfe von Radar-Einrichtungen gesteuert werden. Im Wagenbau hat bereits vor vielen Jahren der Kunststoff seinen Einzug gehalten. Durch das Aussterben des Dampflok-Betriebes verschwanden auch die rußgeschwärzten Fahrzeuge. An ihre Stelle traten die in leuchtenden Farben gehaltenen Gliedertriebzüge. Triebfahrzeuge werden in den Endbahnhöfen nicht mehr umgesetzt, da jeder Train einen Steuerwagen besitzt. Offene Güterwagen ohne automatische Entlade- oder Kippeinrichtung gehören der Vergangenheit an.

Wie einfach wickelt sich jetzt der Betrieb auf einem Güterbahnhof ab. Die manuelle Arbeit ist auf ein Mindestmaß eingeschränkt worden. Güterwagen, die auf der Straße genauso beweglich sind wie auf der Schiene, sind keine Seltenheit mehr. Durch wenige Handgriffe lassen sich die Wagen umstellen. Am Bestimmungsort brauchen diese Fahrzeuge nur an die bereitstehenden Lastschlepper gehängt zu werden. Durch die Anbringung eines Gewichtsanzeigers an den Güterwagen erübrigten sich Gleiswaagen und damit manche Rangierfahrt. Einst ein vielumstrittener Versuch, heute beliebt und zuzeiten der Leipziger Messe besonders stark in Anspruch genommen, ist die Schnellverbindung Berlin – Leipzig. Hier wurden zum ersten Male auf einem eigens dafür vorgesehenen Gleiskörper ferngesteuerte Triebwagenzüge eingesetzt.

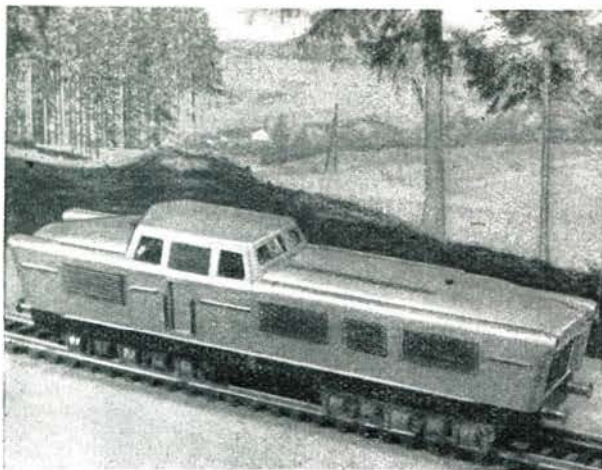


Foto: Fritz Hornbogen, Sonneberg/Thür.

In Form und Ausstattung gleichen sie ihren „bemannten Brüdern“. Als Antrieb befindet sich im mittleren Teil des Fahrzeuges eine Gasturbine. Sie gewährleistet eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 225 km/h. Eine respektable Leistung — und wie wird es in einhundert Jahren aussehen? Sinnend blickt Lokführer Mertens über den Rand des Buches — seine Gedanken schweifen in die Zukunft. Welche Wege wird die Technik und die

im Sozialismus schaffende Menschheit noch beschreiten? Aus dem Adler wurde die Atom-Lok und was wird aus der Atom-Lok??

Theo Graf

Für diesen Aufsatz erhält Herr Graf den 1. Preis.

Ein Triebfahrzeug, das sich Herr Fritz Hornbogen künftig auf den Schienensträngen der Deutschen Reichsbahn wünscht, besonders auf den Kleinbahnen im Thüringer Wald, hat er als Modell in der Baugröße H0 angefertigt. Die Formen dieses Triebfahrzeuges, die an einen modernen Straßenkreuzer erinnern, zeigt nebenstehendes Bild.

Die Gewinner unseres Preisausschreibens sind:

1. Preis 50,— DM Theo Graf, Plauen i. V.,
2. Preis 30,— DM Hans Köhler, Erfurt,
3. Preis 20,— DM Dieter Bätzold, Leipzig.

Wir danken allen Lesern, die sich an unserem Preisausschreiben beteiligt haben, für ihre Mitarbeit und sprechen gleichzeitig den Gewinnern unseren Glückwunsch aus.

Wer nicht zu den ersten drei Preisträgern gehört, erhält als Anerkennung einen „Deutschen Reichsbahn-Kalender 1957“.

Alle Teilnehmer werden gebeten, die eingereichten Arbeiten unserer Redaktion zum Zwecke einer etwaigen Veröffentlichung zu überlassen. Wir werden die Arbeiten also nur dann zurücksenden, wenn es ausdrücklich gewünscht wird.

Die Redaktion

Interessiert sich der Modelleisenbahner für Normen?

Rudolf Schönfuß, Freiberg

DK 688.727.8:389.6

Zum gleichen Thema im Heft 6/1956, S. 170.

Es freut mich immer, wenn unserer Zeitschrift Normblattentwürfe beiliegen. Nur durch eine gute Normenarbeit kann sich die „Spielzeugbahn“ zur normgerechten und somit zur vorbildgerechten Modelleisenbahn entwickeln. Welche Vorteile die Normung auf die Herstellung (Konstruktion, Arbeitszeit, Werkstoffverbrauch und Betriebsunkosten), die Lagerhaltung, Verteilung, den Kundendienst und nicht zuletzt für den Verbraucher, in unserem Falle den Modelleisenbahn-Liebhaber, bringt, würde sich bei größerer Auswahl, Güte, besseren Bezugsmöglichkeiten und vor allem einer günstigen Preisbildung auswirken. Nicht umsonst wurden in einer fast vierzigjährigen arbeitsreichen Zeit

vom Deutschen Normenausschuß über 8200 Normenblätter herausgegeben.

Es ist immer gut, wenn Normblatt-Entwürfe der Allgemeinheit bekanntgegeben werden, damit eben eine für alle Beteiligten gute Normung erreicht wird. Können wir uns heute noch z. B. Glühlampen oder Wasserhähne mit nicht genormtem Gewinde vorstellen? Ich glaube nicht. So gibt es viele tausend Dinge, die genormt sind, was wir jetzt schon als selbstverständlich betrachten. Es wird nicht lange dauern, so werden sich auch die Normen Europäischer Modellbahnen durchgesetzt haben. Dann wird kein Leser unserer Zeitschrift mehr behaupten, es sei in der Normen-Angelegenheit schon zu großer Raum verschwenkt worden.

Patentschau

Patentschriften von deutschen Wirtschafts- oder Ausschließungspatenten können unter Angabe von Klasse, Gruppe und Nummer der Patentschrift beim Amt für Erfindungs- und Patentwesen der Deutschen Demokratischen Republik in Berlin W 8, Mohrenstraße 37b, bestellt werden. Der Bezugspreis je Patentschrift beträgt DM 1,— (Postscheckkonto 2400 der Deutschen Notenbank zur Gutschrift auf das Einnahmekonto 1107 115).

Federung für Modelleisenbahn-Fahrzeuge aller Spurweiten

DWP 3002 (Klasse 67 f, Gruppe 1901). Erfinder zugleich Inhaber: Hilmar Jauch, Erfurt, Patentierte ab 11. November 1950. Ausgabe der Patentschrift: 5. August 1953.

Die bisher verwendeten Achslager für Modelleisenbahnen hatten den Nachteil, daß die Auflage der Radsätze auf den Schienen ungleichmäßig war. Dies hatte eine mangelnde Spurfähigkeit insbesondere in den Kurven zur Folge. Ebenso war die Stromabnahme von den Schienen unzuverlässig, und es gab unerwünschte Funkenbildung und Schmorstellen an Schienen und Rädern.

Nach der Erfindung werden diese Mängel dadurch beseitigt, daß jedes Achslager einzeln für sich senkrecht zur Schiene federnd ausgebildet ist, und zwar ist das bisher übliche starre Lager derart unterteilt, daß ein am Wagengestell zu befestigender Lagerbock als Aufnahme für ein Gleitstück dient, das unter Federwirkung steht und das Lager für die Achs-schenkel ist.

Zweckmäßig werden je zwei Räder zu einem Radsatz zusammengestellt, wobei die Räder beiderseits auf eine Achse geschoben und die dabei überstehenden Achsenenden zwischen zwei gegenüberliegenden Lagerböcken und den Gleitstücken gehalten werden. Damit ist die erforderliche Anpassung der Radsätze an die Schienenlage gewährleistet, und weiterhin ist trotz der Einzelabfederung der Achslager auch die übliche Form des zentralen Antriebes der Radsätze beim Triebwagen-teil unverändert beibehalten.

Öffentliche Veranstaltung der Modellbahngruppe Dresden im Monat Dezember 1956

Am 7. Dezember um 19 Uhr: Vortrag von Ing. Heinz Schönberg aus Radebeul über das Thema

„Stromversorgung von Modelleisenbahnanlagen“.

Die Veranstaltung findet in der Hochschule für Verkehrswesen Dresden statt.

INTERESSANTES

von den Eisenbahnen der Welt

I. Československý Klub Železničních Modelářů v Praze



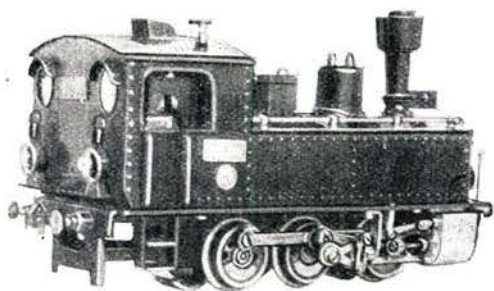
TSCHOSLOWAKISCHE REPUBLIK

Vítáme návštěvy
neb dopisy kaž-
dého zájemce z
Československa i
ciziny.

Alle Klubmitglieder treffen sich regelmäßig jeden Donnerstag ab 17 Uhr im neuen Klubraum, Praha XI – Žižkov, Žižkovo nám. 6. Gäste aus dem In- und Ausland sind in dieser Zeit herzlich willkommen. Zuschriften (in allen Sprachen) erbitten wir zu Händen des Vorsitzenden Herrn J. Jezdinský, Kanzlei: Praha VII, Bubenská 1. V. Stock, oder Wohnung: Praha XII, Lucemburská 14.

Der I. ČKŽM veranstaltet im Dezember 1956 eine internationale Modellbahnausstellung, auf der neben industriell und handwerklich hergestellten Modellbahnerzeugnissen auch Eigenbau-Modelle von Lokomotiven, Wagen usw. sowie Fachbücher, Zeitschriften, Baupläne und dgl. gezeigt werden.

Dem Prager Klub gehören bereits 240 Mitglieder an. In fünf anderen Städten der Tschechoslowakischen Republik haben sich ebenfalls Modellbahnzirkel gebildet.



Eduart Stárek vom I. Tschechoslowakischen Modell-eisenbahn-Klub Prag baute diese Modell-Lokomotive in der Baugröße 0. „Kafemlejnec“ (d. h. Kaffeemühle) heißt im Volksmund die Lok der Baureihe 310.0 der ČSD, die um das Jahr 1900 in dem Prager Lokomotivwerk ČKD gefertigt wurde. Diese Lokomotive hat sich auf vielen Strecken bewährt, und manch alter Lokführer erinnert sich gerne an ihre guten Leistungen. Noch heute findet man diese Baureihe auf tschechoslowakischen Werkbahnen.

Text und Bild: J. Jezdinský, Prag, I. Čs.K.Ž.M.

Diese Aufnahme von einer elektrischen Personen- u. Schnellzuglokomotive Baureihe 904 der Schwedischen Staatsbahn machte unser Leser Adolf Haake aus Berlin.

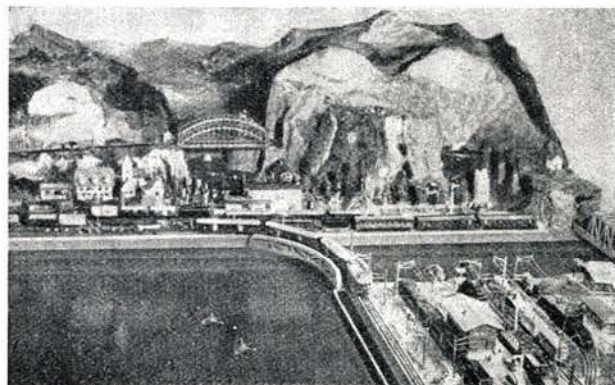


SCHWEDEN



SCHWEIZ

Dewet Stauffer in Bremgarten bei Bern hat eine Welt im kleinen gebaut – eine Modelleisenbahnanlage der Baugröße H0 mit einer Streckenlänge von 30 m. Das untenstehende Bild zeigt einen Ausschnitt aus diesem Meisterwerk, das zwei Zimmer einnimmt. Alle Einzelheiten sind sorgfältig gestaltet worden. Viele Teilnehmer am MOROP-Kongreß 1956 nahmen die Gelegenheit zur Besichtigung wahr.





Die Güterzugtenderlokomotive Baureihe 83¹⁰ der Deutschen Reichsbahn

Hans Köhler, Erfurt

Товарный паровоз Герм. Гос. жел. дор. серии 83¹⁰

La locomotive pour trains de marchandises de la série 83¹⁰ de la Deutsche Reichsbahn

The Freight Locomotive Series 83¹⁰ of the Deutsche Reichsbahn

DK 621.132 65

Als dritte Nachkriegs-Lokomotivtype beschaffte die Deutsche Reichsbahn vom Jahre 1955 an die Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 83¹⁰ für die Verwendung im Nebenbahndienst.

Im Gesamtaufbau lehnt sich die neue Lokomotive eng an die Baureihe 65¹⁰ an, die ein Jahr früher in Dienst gestellt wurde. Um die durch Abnahme der Vorräte (Kohle und Wasser) während der Fahrt bedingte Gewichtsveränderung nicht nachteilig auf das Reibungsgewicht wirken zu lassen, wurde die Achsfolge 1'D2' gewählt. Hierbei stützen sich bekanntlich die Vorratslasten zu einem überwiegenden Teil auf die beiden hinteren Laufachsen. Das geschweißte Laufgestell hat Außenrahmen erhalten. Der Treibraddurchmesser beträgt nur 1250 mm, der Zylinderdurchmesser des Zwillingstriebwerkes 500 mm. Sämtliche Laufachsen lagern auf Wälzlagern.

In Anlehnung an die Bauweise der Baureihe 65¹⁰ hat die Baureihe 83¹⁰ einen Blechrahmen, der mit seinen Längsstegen und Querverbindungen eine vollkommene Schweißkonstruktion bildet. Auch die Achslagerführungen sind in Form von T-Profilen eingeschweißt worden.

Die Tragfedern der Laufachsen liegen über, diejenigen der gekuppelten Achsen unter den Achslagerkästen. Die Federungen der vorderen Laufachse und der angetriebenen Achsen sind durch Längsausgleichhebel an den Tragfedern miteinander verbunden, desgleichen die der beiden hinteren Laufachsen untereinander.

Der Kessel ist in Schweißbauweise ausgeführt. Bodenring, Feuerlochrähmen und Stehbolzen sind mit der

Feuerbüchse und dem Stehkessel verschweißt. Eine Verbrennungskammer besitzt der Kessel nicht. Als Neuerung ist noch der Heißdampfregler zu nennen, dessen Gehäuse mit der Heißdampfkammer des Sammelkastens vereinigt ist. Das Reglerventil wird über ein Außengestänge vom Regler-Handhebel aus bedient. Die Mischvorwärmer-Anlage fand auch bei dieser Lok Verwendung.

Durch insgesamt sechs Sandkästen unterhalb der Kesselmittellinie können alle angetriebenen Räder in Vor- und Rückwärtsfahrt gesandet werden.

Die Führerstandseinrichtung ist verbessert worden. Auf einem Pult auf der Lokführerseite sind sämtliche Anzeiginstrumente vereinigt. Auch auf der Heizerseite befinden sich einige Instrumente in übersichtlicher Anordnung. Der Regler-Handhebel wird in Längsrichtung zur Lokomotive bewegt.

Der Kohlenbehälter ist genau wie bei der Baureihe 65¹⁰ sehr groß gehalten, um die Lok bei Verwendung leichterer Brennstoffe, wie Braunkohlenbriketts oder Steinkohle-Braunkohle-Gemisch längere Zeit in Betrieb halten zu können, ohne Kohle nachladen zu müssen.

Zur Erzeugung der Bremsluft dient eine Doppelverbundluftpumpe. Sie ist sehr niedrig über der vorderen Laufachse aufgehängt und dadurch leicht zugänglich. Die in der Skizze nicht eingezeichneten Witte-Windleitbleche, mit denen alle Lokomotiven dieser Bauart ausgerüstet sind, behindern das Abölen und die Wartung der Luft- und Mischpumpe nicht.

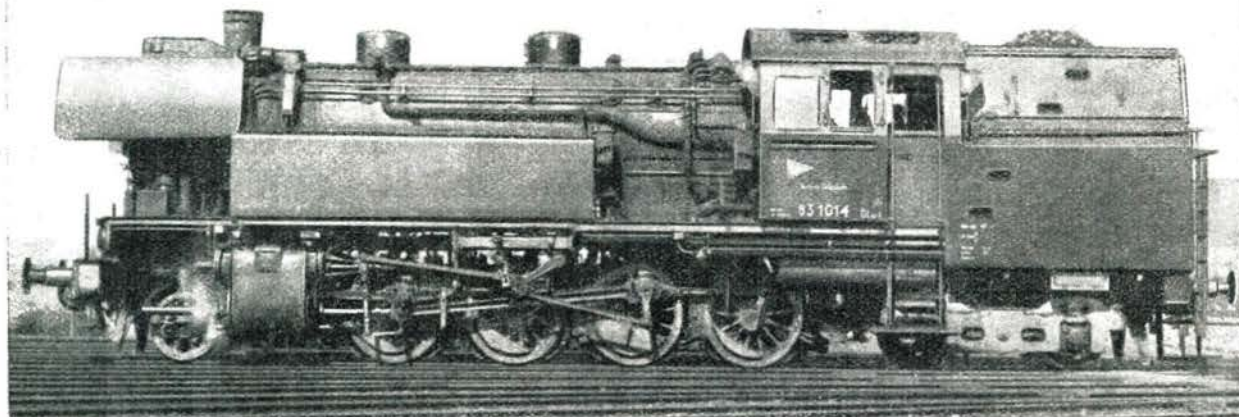


Bild 1 Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 83¹⁰ der Deutschen Reichsbahn (Foto: G. Illner, Leipzig)

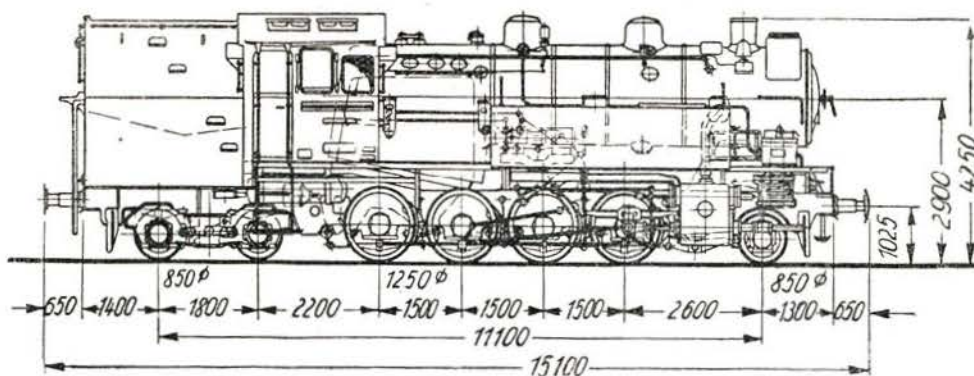


Bild 2 Maßskizze von der Lok der Baureihe 83¹⁰

Technische Daten der Baureihe 83¹⁰

Größte Geschwindigkeit	60 km/h	Verdampfungsheizfläche	106,16 m ²
Zylinderdurchmesser	500 mm	Überhitzerheizfläche	39,25 m ²
Kolbenhub	660 mm	Gesamtgewicht	103,0 t
Kesseldruck	14 kg/cm ²	Reibungsgewicht	60,0 t
Rostfläche	2,5 m ²	Fassung des Wasserbehälters	14 m ³
Feuerbüchsheizfläche	12,16 m ²	Fassung des Kohlenbehälters	8 t

Bauvorrichtung für Wagenkästen

Ing. Gotthard Necke, Leipzig

DK 688.727.820.015

Wenn man mehrere gleiche Reisezug- und Güterwagen bauen will, so ist es zweckmäßig, die in den Bildern 2 und 3 dargestellte Vorrichtung zu verwenden. Auf die Grundplatte dieser Vorrichtung wird in der Mitte eine Anschlagplatte aus etwa 4 bis 5 mm dickem Sperrholz aufgenagelt. Die Anschlagplatte entspricht der Form des jeweiligen Wagenkastens. Im Abstand der Blechdicke der Stirn- und Seitenwandteile sind auf der Grundplatte Anschlagleisten zu befestigen (Bild 2), so daß die Stirn- und Seitenwandteile festgehalten werden (Bild 3).

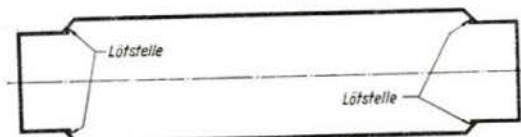


Bild 1 Beispiel für eine Wagenkastenform

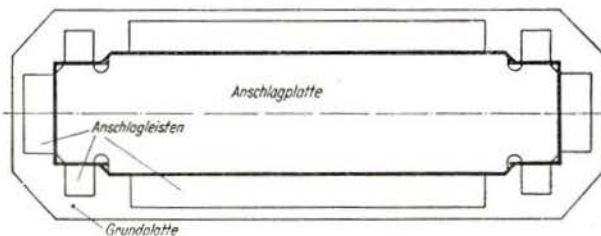


Bild 2 Vorrichtung für den Bau von Wagenkästen (Draufsicht)

Nun kann der Wagenkasten zusammengelötet werden. In der Vorrichtung behält der Wagenkasten seine Form, ohne daß er sich verziehen oder verbiegen kann. Weitere Arbeiten am Wagenkasten, wie z. B. das Einlöten von Verbindungsblechen, das Aufsetzen des Daches usw. können ebenfalls in dieser Vorrichtung ausgeführt werden.

Die mit geringstem Zeitaufwand herzustellende Vorrichtung hat sich bisher recht gut bewährt.

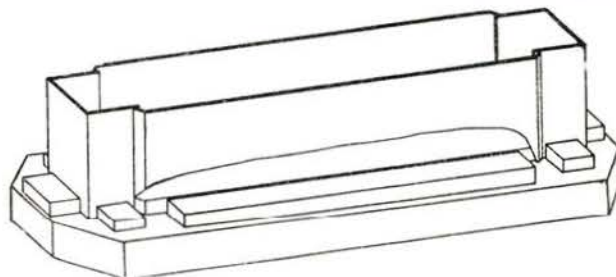


Bild 3 In die Vorrichtung eingesetzte Stirn- und Seitenwände eines Wagenkastens. In dieser Vorrichtung lassen sich die Teile gut aneinander löten

Vorrichtung zum Anlöten von Fenster- und Türgitterstäben

Die Türen und Fenster sind bei Pack- und Postwagen mit senkrecht oder waagrecht angeordneten Gitterstäben versehen (Bild 1). Diese Gitterstäbe können in dem vorgeschriebenen Abstand mit der Hilfsvorrichtung (Bilder 2 bis 4) ohne große Mühe genau angelötet werden.

Dem Abstand der Gitterstäbe entsprechend bohrt man in einen Blechzuschnitt (etwa 0,2 bis 0,3 mm dick) zwei Reihen Löcher, die etwa 0,1 mm größer sind als der Durchmesser des für die Gitterstäbe verwendeten Drahtes. Wie im Bild 2 gezeigt wird, biegt man die beiden Schenkel des Zuschnitts rechtwinklig nach oben, wobei die Biegekanten als Tangenten an den beiden gebohrten Lochreihen verlaufen.

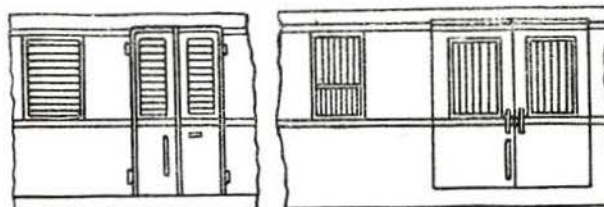


Bild 1 Fenster- und Türgitter am Postwagen Post 4ü (links) und am Packwagen Pw 4ü (rechts)

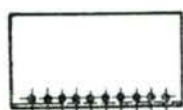
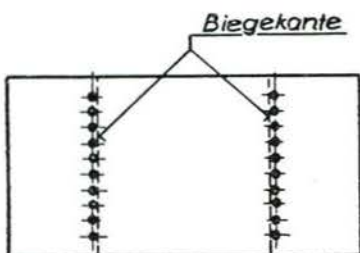


Bild 2 Hilfsvorrichtung zum Anlöten von Tür- und Fenstergitterstäben an Post- und Packwagen



Zuschnitt

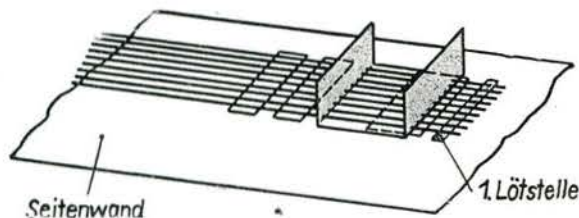


Bild 3 Hilfsvorrichtung zum Anlöten von Gitterstäben an der Seitenwand eines Postwagens 1. Lötphase

Durch die Bohrungen werden die Gitterstäbe gesteckt, die auf der einen Seite dann soweit herausragen, daß sie unmittelbar neben dem Fensterausschnitt angelötet werden können (Bild 3 – 1. Lötstelle).

Dann wird die Hilfsvorrichtung gemäß Bild 4 verschoben, und die Gitterstäbe können auf der Gegenseite des Fenster- oder Türausschnittes angelötet werden (Bild 4 – 2. Lötstelle).

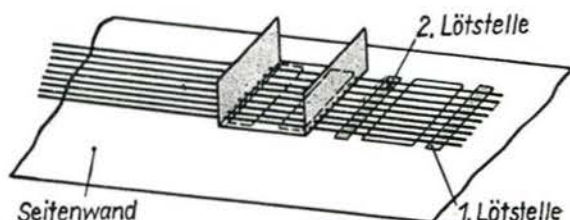


Bild 4 Lötvorgang wie bei Bild 2 2. Lötphase

Die in der Hilfsvorrichtung befindlichen Gitterstäbe können mit einer feinen Metallsäge oder einer Dreikantfeile an der Lötstelle abgetrennt werden.

Diese Hilfsvorrichtung, die schnell hergestellt ist, hat sich bisher außerordentlich gut bewährt.

Modellgleise mit 16,5 mm Spurweite

mit 2,5 und 3,5 mm hohen Profilschienen, wie sie bisher unter dem Namen „Fahrbach-Gleise“ bekannt waren, stellt im Jahre 1957 die Feinmechanische Werkstatt Hans Gruber, Leipzig O 5, Erich-Ferl-Straße 127, her, und zwar sowohl für Zweischienenbetrieb als auch für Betrieb mit mittlerer Stromschiene.

Altes bayerisches Haupt- und Vorsignal

Hans Köhler, Erfurt

Старые баварские сигналы главного и предупредительного типа

Vieux signal annonceur et principal bavarois

Old Bavarian Home and Distant Signal

DK 656.251

In Deutschland bestimmten vor dem ersten Weltkriege hauptsächlich zwei Bahnverwaltungen den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. In Norddeutschland war es die Preußische Staatsbahnverwaltung, in Süddeutschland die Bayerische Staatsbahnverwaltung. In beiden Verwaltungsgebieten bestanden u. a. auch eigene Signalsysteme. Zwar hatten sie die gleiche Bedeutung, aber die Signalbilder waren verschieden. Man denke nur an die Weichensignale und Kennzeichen.

Da nach dem Zusammenschluß aller deutschen Länderbahnen noch eine Gruppenverwaltung Bayern bei der damals gebildeten Generaldirektion Reichsbahn bestand, so blieben auch verschiedene bayerische Eigenheiten bestehen. Zu diesen Eigenheiten zählen u. a. die nachfolgend genannten Signale. Zum Teil befinden sich derartige Signale auch in der Deutschen Demokratischen Republik, und zwar auf der Strecke Ritschenhausen – Römhild, die durch die Spaltung unseres Vaterlandes zum Bereich der Rbd Erfurt gehört (früher zur Rbd Nürnberg).

Das einflügelige Hauptsignal Bayerns kann je nach Verwendung als Ausfahr-, Wege-, Zwischen- oder Gruppensignal drei Stellungen (Bild 3), das zweiflügelige vier Stellungen anzeigen. Die zweite bzw. dritte Stellung ist die Stellung „Ruhe“. In dieser Stellung zeigt der Signalflügel senkrecht nach unten. Bei Dunkelheit leuchtet ein blaues Licht (Bild 3a). Die Stellung

„Ruhe“ erlaubt Rangiergruppen die Vorbeifahrt am Signal. Die Stellung „Halt“ sperrt die Weiterfahrt für Zug- und Rangierfahrten.

Bis 1905 war jedes bayerische Hauptsignal einflügelig. Geschwindigkeitsbeschränkung wurde dem Lokpersonal durch das am gleichen Signalmast angebrachte Ausfahr-Vorsignal in „Warnstellung“ angezeigt. Im Signaltuch von 1907 wurde zum ersten Mal der Zweck des zweiten Flügels erläutert, als damit begonnen wurde, Hauptbahnsignale mit zwei Flügeln zu versehen. Der zweite Flügel ist ein flaches, durchbrochenes Blechrechteck, an dessen vorderem Ende ein Ring aufgenietet ist.

Wie oben erwähnt, wurde das Ausfahr-Vorsignal am Hauptsignalmast angebracht (Bild 3b). Die Welle, um die sich die durchbrochenen Scheibenhälften drehen, sind im Winkel von 45° zum Mast angeordnet. Bild 3c zeigt das einfache Vorsignal. In der Warnstellung ist die volle Scheibe (Bild 3c-a) zu sehen. In der Stellung „Fahrt frei zu erwarten“ klappen die Scheibenteile um 90° um und haben dann die Form eines Signalflügels (Bild 3c-c). Die Verwandlung aus der Scheibe in den Flügel veranschaulicht das Bild 3c-b, das die Vorsignalscheiben in halb gedrehter Stellung zeigt. Die Form eines Signalflügels an einem Vorsignal in Stellung „Fahrt frei zu erwarten“ ermöglicht dem Lokpersonal, das Signal aufzufinden, ohne daß die Vorsignaltafel benötigt wird.