

JAHRGANG 6

NOVEMBER 1957

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon . . .

● oder besser gesagt, wissen Sie vielleicht, was der Bindestrich zwischen der Baureihen- und der Ordnungsnummer auf dem Gattungsschild einer Dampflokomotive der Baureihe 38 zu bedeuten hat? Das oben gezeigte unretuschierte Bild sandte uns Herr Joachim Claus aus Frankfurt (Main). Keine der von uns dieserhalb befragten Dienststellen konnte uns bisher eine Erklärung dafür geben. Sollte es sich tatsächlich um einen „Druck“fehler handeln?

● daß die Firma Alstom, Belfort, eine Bo'Bo'-Lok für 300 V Gleichstrom für das erste elektrifizierte Teilstück der Linie Rijeka—Zagreb (Jugoslawien) geliefert hat? Die 16,02 m lange Lok kann max. 95 km/h fahren, leistet 2100 PS und wiegt 79 t.

● daß für die Nebenbahnen Schwedens eine Gasturbinen-Diesel-Lokomotive konstruiert wurde? Ein Zweitakt-Dieselmotor liefert das Treibgas für die Gasturbine, die über ein mechanisches Getriebe mit der Treibachse verbunden ist. Die Leistung beträgt 1300 PS.

● daß die Ungarische Staatsbahn dazu übergegangen ist, lückenlose Gleise zu verlegen?

Die ersten lückenlosen Gleise werden auf dem Streckenabschnitt zwischen Ebes und Hajduzsoboszló an der Strecke Budapest—Záhony, dem Grenzbahnhof zur Sowjetunion, verlegt.

● daß der Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburg“, der vom 15. Mai 1933 bis April 1957 im Dienst stand, am 3. Mai 1957 zur Ausmusterung fuhr? Inzwischen soll dieser Schnelltriebwagen verkauft worden sein.

AUS DEM INHALT

Alfred Boese	
Bei den Modelleisenbahnern in Berlin	305
Rudolf Stufczynski	
Einige Worte zur Strecke Altenberg—Holzingen—Wiesmar	306
Hans-J. Kienitz	
Modellbahnanlagen — hoch oder niedrig?	307
Dr. Kehr	
Modellbahner an der Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau Görlitz	308
Ing. Günter Fromm	
Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H 0	
Teil II Lokomotivschuppen	311
Ing. Klaus Gerlach	
Sowjetmacht + Elektrifizierung = Kommunismus	316
Ing. Hans Kobschätzky	
110 Jahre Berlin—Hamburg, Die Berlin-Hamburger Eisenbahn und ihre Lokomotiven	319
Rudi Uhlig	
Lokomotiven der Pionier-Eisenbahnen	324
Hans Köhler	
Der vierachsige Heizkesselwagen der DR	329

Titelbild

Neuer elektrischer Triebwagenzug ERI der sowjetischen Eisenbahnen. Der Zug besteht aus zehn Ganzmetallwagen und entwickelt eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.

IN VORBEREITUNG

Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse
Bauplan für einen Schienenomnibus der Baugröße H 0
Bremswiderstand für Abschlusstrecken vor dem Hauptsignal
Die fliegende Überholung

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“. Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; **Redaktionsanschrift:** Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

ALFRED BOESE, Sölvesborg/Schweden

Bei den Modelleisenbahnern in Berlin

Ein lang gehegter Wunsch ging in Erfüllung, als ich mit noch einem schwedischen Modellbahnfreund im Juli die Gelegenheit hatte, die Modelleisenbahnerzeugnisse der DDR im demokratischen Sektor von Berlin anzusehen.

Die erste Begegnung mit dem Modellbahnwesen in der DDR hatte ich mit der hochinteressanten Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, die ich durch einen Zufall bekam. Nach dem Studium dieser Zeitschrift erkannte ich bald, daß eine Reise nach Berlin schon deshalb motiviert war, weil sich dort einem Liebhaber der kleinen und großen Eisenbahn manches Sehenswerte bietet. Hinzu kam, daß die Redaktion „Der Modelleisenbahner“ uns freundlicherweise noch ihre persönliche Hilfe zugesagt hatte. Deshalb ist es wohl zu verstehen, daß wir Deutschlands Hauptstadt als unser diesjähriges Urlaubsziel wählten.

Schon die Reise mit dem Balt-Orient-Express über Trelleborg—Saßnitz ist für jeden Eisenbahnfreund ein Erlebnis! Und wie wir uns Berlin näherten und die vielen Eisenbahnstrecken sich mehr und mehr ineinander fochten, um in dem großen Rangierbahnhof kurz vor dem Berliner Ostbahnhof ihr Zentrum zu finden, erkannten wir, daß wir das richtige Ziel erreicht hatten.

Am zweiten Tage unseres Aufenthaltes besuchten wir die Redaktion, wo man uns überaus herzlich empfing. Nach einer gemütlichen Plauderstunde über unsere Liebhabelei fuhren wir nach dem Pionierpark „Ernst Thälmann“, um dort die Modellbahnanlage und die Pioniereisenbahn zu besichtigen. Und diesen Ausflug möchte ich jedem schwedischen (und auch anderen!) Modellbahner und Eisenbahnfreund, der Berlin aufsucht, empfehlen! Wir waren überaus glücklich, diese Anlagen persönlich kennenzulernen. Es muß betont werden, daß die Modellbahn von Kindern im Alter von 10 bis 14 Jahren gebaut worden ist und laufend erweitert wird. Die in Berlin wohnenden Kinder, die die Eisenbahn lieben, können gemeinschaftlich eine große Modelleisenbahn anlegen, an der jedes Kind seine besondere Aufgabe sowohl beim Aufbau als auch beim Betrieb hat. Damit geht bestimmt mancher Kinderwunsch in Erfüllung. Und alles kostenlos! Wo findet man ähnliches bei uns in Schweden?

Doch damit ist die Freizeitgestaltung der Kinder noch längst nicht erschöpft, da noch verschiedene andere Tätigkeiten in Arbeitsgemeinschaften unter vorbildlicher Anleitung ausgeübt werden können. Und draußen im großen Pionierpark fährt eine „richtige“ kleine Eisenbahn mit Bahnhöfen, Stellwerken usw. Alle Anlagen werden von Kindern bedient, die hier ein wahres Paradies haben, wo das Spiel stets sinnvoll gelenkt wird und außerdem für den künftigen Eisenbahner von großem Nutzen ist. Nie werden wir die kleinen Fahrdienstleiter, Schaffner und Schrankenwärter vergessen, die uns umgaben und mit deren Zug wir sicher durch den fröhlichen Park fuhren. In vielen Ländern

ist das ein Spiel für Millionäre, im Pionierpark „Ernst Thälmann“ ein Spiel für jeden, der es liebt.

Ein weiteres Erlebnis, das uns einen Eindruck von wahren Eisenbahnmodellen vermittelte, war ein Besuch bei der Fa. Stephan, wo Modelllokomotiven und -wagen in verschiedenen Maßstäben hergestellt werden. Als wir die Schöpfungen des Herrn Stephan und seiner Mitarbeiter sahen, verglichen wir damit im stillen unsere eigenen bescheidenen Modelle, die nicht immer diesem anspruchsvollen Wort entsprechen.

Zur Modellbahnproduktion der DDR muß zuerst wie zuletzt festgestellt werden: Es ist schade, daß diese Modellbahnerzeugnisse bei den skandinavischen Modellbahnern noch nicht allgemein bekannt sind. Es ist höchste Zeit, daß die Importeure in Schweden, die bereits ein reichhaltiges Sortiment führen, sich jetzt auch in größerem Maße mit den Erzeugnissen der DDR befassen. Mit dieser Feststellung sollen andere (z. B. westdeutsche) Erzeugnisse nicht deklassiert werden, vielmehr ergänzt das eine das andere. Besonders schöne Ausführungen von Gittermastlampen, Oberleitungs- und Hochspannungsmasten habe ich gesehen, die ohne weiteres als Spitzenerzeugnisse bezeichnet werden können. Außerdem gibt es eine Fülle von schönen Eisenbahngebäuden und anheimelnden Landhäusern, Kleinbauten und andere Zubehörteile, die unseren schwedischen Modellbahnern alle noch vollkommen unbekannt sind. Da heute das Zweischienensystem (wie das der Fa. Fleischmann) auch in Schweden vorherrscht, war es besonders interessant auszuprobieren, wie z. B. die Piko-Fahrzeuge auf dem Fleischmann-Gleis laufen bzw. mit Fleischmann-Trafos betrieben werden können. Mit der Piko-Lokomotive der Baureihe 55 konnte ich feststellen, daß diese Lok einwandfrei auf dem Fleischmann-Gleis fährt, daß aber der kleine Fleischmann-Trafo nicht genügend Spannung abgibt, da er nur für max. 12 V ausgelegt ist. Dagegen können Besitzer des größeren Fleischmann-Trafos auch Piko-Lokomotiven in ihren Lokpark aufnehmen. In der DDR ist besonders die Auswahl von schönen Güterzuglokomotiven und -wagen groß. Es gibt viele interessante Typen mit großem Reichtum an Einzelheiten.

Wenn wir unsere Eindrücke von der DDR im allgemeinen und vom Modellbahnwesen im besonderen kurz zusammenfassen, können wir sagen, daß wir überall angenehme Überraschungen gefunden haben und zu der Einsicht gekommen sind, daß auch die DDR in der Welt den ihr gehörenden Platz einnimmt und daß diejenigen, die die DDR heute noch nicht anerkennen, ihre Auffassung bestimmt ändern werden müssen. Zuletzt möchte ich diese Gelegenheit dazu benutzen, sowohl den deutschen Eisenbahnern als auch den Modellbahnern einen Gruß zu senden und ihnen meine besten Wünsche für den friedlichen Wiederaufbau und die Zukunft der Deutschen Reichsbahn übermitteln. Mögen die Schienenbänder bald wieder ein vereintes Deutschland durchqueren und Euch alle in Frieden und Freundschaft miteinander verbinden.

Einige Worte zur Strecke Altenberg–Holzingen–Wiesmar

Некоторые слова к трассе Альтенберг—Гольцинген—Висмар

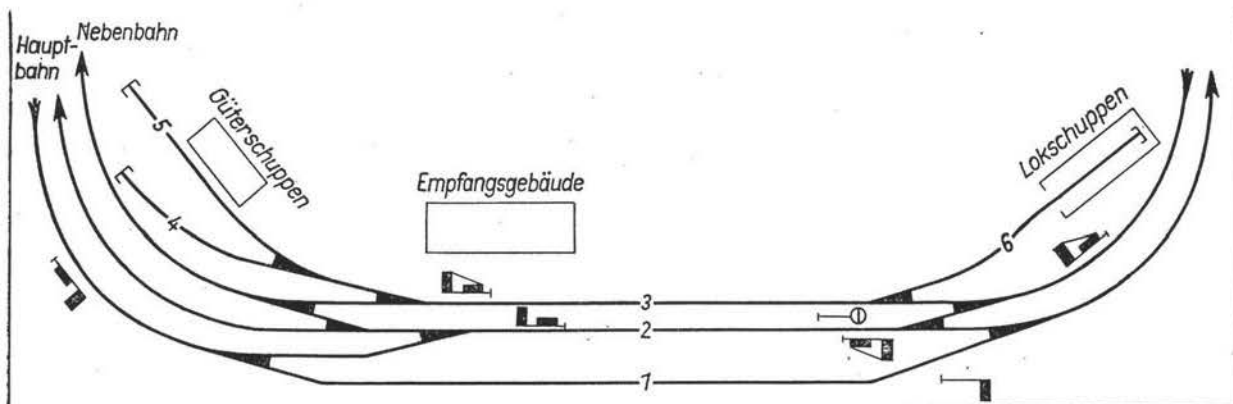
Quelques mots à propos de la ligne Altenberg—Holzingen—Wiesmar

Some notes to the line Altenberg—Holzingen—Wiesmar

DK 688.727.862

Im Heft 1/57 berichtete Heinz Schüttoff von seiner Anlage. Das ist gut, denn Streckenpläne sind immer gefragt. Nicht gefallen hat mir die Anmerkung der Redaktion. Wenn wir hinsichtlich der durchgehenden Hauptgleise Konzessionen machen müssen, so liegt das an der räumlich bedingten, völlig anders gearteten Streckenführung auf Modellbahnen. Die Strecken des Vorbildes befinden sich als möglichst kurze Verbindungen zwischen zwei Orten überwiegend in der Geraden, so daß die daraus folgende Entwicklung der Weichenstraßen oft durchgehende Hauptgleise erfordert. Anders sieht es auf einer Modellbahn aus. Meine bisherigen Erfahrungen zeigen, daß die bei der DR notwendige Geschwindigkeitsbegrenzung beim Befahren des Abzweiggleises einer Weiche nicht im gleichen Umfang von uns beachtet werden muß. Bei spitz befahrenen Weichen ist für den Abzweig in jedem Fall eine Begrenzung erforderlich, da schlecht eingepaßte Zungen oder ungenügend arbeitende Antriebe ein Klettern der Radsätze begünstigen. Wenn schon auf

gehen. Gleis 3 wurde auch in östlicher Richtung mit dem Hauptgleis verbunden. Jetzt kann die Zuglok umsetzen oder ins Bw fahren, ohne die beiden Hauptgleise zu blockieren. Die Ausfahrt aus Gleis 3 muß bei Verwendung von einfachen Weichen noch auf Hp 2 erfolgen, während bei Austausch der Weiche 5 gegen eine doppelte Kreuzungsweiche (die Weichen 3 und 4 könnten dann entfallen) auch hier ein gerader Weg möglich ist. Die Verlegung der Ga vervollständigt die Trennung zwischen Haupt- und Nebenbahn. Als Nachteil erscheint mir dabei die geringe Entfernung des Aufstellgleises für die Wendelok zum Ladegleis der Güterabfertigung. Sofern feuergefährliche Güter entladen werden sollen, ist auf entsprechenden Abstand zu achten. Im übrigen kann der Betrieb der Nebenbahn unabhängig von der Hauptstrecke aufrechterhalten werden, ein Umstand, der die Schaltung der Anlage für einen Mehrzugbetrieb wesentlich erleichtern dürfte. Abschließend möchte ich noch empfehlen, bei der vom Autor genannten Verkleinerung der Fläche auf



durchgehende Hauptgleise verzichtet werden muß, dann aber unter allen Umständen diesen Fahrweg nicht über den Abzweig spitz befahrener Weichen legen. Eine sinngemäße Anwendung auf Nebengleisen ist zu empfehlen.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze habe ich für den Bf Holzingen einen neuen Lageplan ausgearbeitet, den ich zur Diskussion stellen möchte. Angestrebt wurde neben einer Begradigung der Hauptgleise auch eine flüssigere Verkehrsabwicklung.

Sehen wir uns einmal den alten Plan von der Betriebsseite her an. Gmp 241 fährt auf Gleis 3 ein und bringt hinter der Lok laufend einen G-Wagen für Holzingen mit. Nachdem Gmp 242 eine Stunde später Holzingen mit einer anderen Lok wieder verlassen hat, kann der G-Wagen nach Gleis 7 und die Lok zum Schuppen gebracht werden. Bei diesen Rangierfahrten sind beide Gleise der Hauptstrecke für einige Zeit blockiert. Ebenso verhält es sich bei jeder Fahrt zum Bw. Ich habe daher in einem Gegenvorschlag das Bw und die Ga diagonal verlegt. Dadurch wird Gleis 1 zum durchgehenden Hauptgleis. Gleis 2 behält seine alte Funktion, kann also in beiden Richtungen befahren werden. Züge der Hauptstrecke können ohne Rangierbewegung mit besetzten Personenwagen auf die Nebenbahn über-

1,20 × 2,00 m die Hauptstrecke nur eingleisig zu verlegen, damit der Bf Altenberg-Wiesmar zwei Überholungsgleise erhalten kann. Sie nutzen mehr als die beiden Ringgleise.

Rudolf Stufczynski

Eine notwendige Richtigstellung

zum Fachaufsatz „Die Schaltwalze“ im Heft 9/1957, Seiten 256/257, von Dr.-Ing. habil. H. Kurz.

Durch ein Versehen ist uns bei der Anfertigung der Reinzeichnung für die Bilder 1 und 2 ein Fehler unterlaufen. Wie der aufmerksame Leser sicher festgestellt haben wird, muß es sich bei dem Motor um einen Universalmotor mit doppelter Feldwicklung handeln, also nicht um einen Permanent-Motor, wie ihn die Bilder zeigen. Die beiden Feldwicklungen sind in der bekannten Weise an die Bürsten der Schaltwalze angeschlossen.

Die Redaktion.

Modellbahnanlagen – hoch oder niedrig?

Модельные железно-Дорожные установки — высокие или низкие?

Installations ferroviaires miniatures — hautes ou basses?

Model-railroads — high or low

DK 688.727.867

Befinden wir uns in einem fahrenden Zug, so sehen wir nur einen engen Ausschnitt aus dem großen Netz der Eisenbahn. Steht man auf einem Bahnsteig, so ändert sich das nicht, da Gebäude oder andere Züge den Ausblick versperren. Nur selten wird ein Außenstehender die Möglichkeit haben, eine Bahnanlage oder ein Bahnhofsgelände von höherer Warte aus zu übersehen. Das ist nur möglich, wenn sich die Gleise in einem Tal befinden oder die Bahnhofsanlagen von Brücken überführt werden, wie z. B. bei den Bahnhöfen Cottbus oder Berlin-Warschauer Straße.

Nimmt man die Gelegenheit wahr, sich einen solchen Überblick zu verschaffen, so mag das im ersten Augenblick reizvoll sein. Man wird aber bald merken, daß Einzelheiten der Gleisanlagen und Fahrzeuge, abgesehen von den Dächern, völlig verloren gehen. Mancher Modelleisenbahner steigt dann — vielleicht um einige Ideen für seine Gleisanlage reicher — wieder herab, um sich den Betrieb aus unmittelbarer Nähe anzuschauen.

Wie können wir diese Feststellung auf unsere Modellanlagen übertragen? Die meisten Modelleisenbahnanlagen werden in Tischhöhe, mitunter sogar zu ebener Erde (besonders bei den Baugrößen 0 oder I) aufgebaut. Wir haben hier den Überblick, der uns beim Vorbild größtenteils fehlt. Dabei ist der Abstand zwischen der durchschnittlichen Höhe einer Modellbahn und dem Auge des Betrachters unter Berücksichtigung des jeweiligen Modellmaßstabes oft um ein Vielfaches größer, als der Abstand zwischen Schienenoberkante und dem Beschauer auf einer Brücke des Vorbildes. Es gehen also bei der Modellbahn noch wesentlich mehr Einzelheiten verloren.

Der Modelleisenbahner, der auch seine Fahrzeuge selbst gebaut hat, wird sich darüber geärgert haben, wenn ein Besucher das Gesamtbild der Anlage betrachtet, während er auf die Einzelheiten, z. B. am Fahrgestell eines Wagens, erst hingewiesen werden mußte. Dazu wird das Fahrzeug vom Gleis genommen. Nun sieht der Besucher zwar diese Einzelheiten, aber die landschaftliche Umgebung fehlt und läßt die viele darauf verwandte Mühe mitunter etwas pedantisch erscheinen. Auch die kleinen Figuren, die unter dem Bahnsteigdach auf den Zug warten, oder die Bänke und Kioske auf dem Bahnsteig sieht der Betrachter nicht.

Viele Modelleisenbahner setzen sich nun hin, oder beugen sich soweit nieder, bis sich ihre Augen nur wenig über dem Gleisniveau befinden. Wer auf einer guten Modellanlage die Züge so an sich vorbeifahren läßt, wird begeistert sein.

Auch der Fotograf, der Einzelheiten und nicht die Anlage in ihrer Umgebung zeigen will, wird mit der Kamera im allgemeinen kurz oberhalb der Wagendächer bleiben¹⁾. Bei einzelnen Fahrzeugen führt er seine Kamera oft sogar schräg von unten an das Modell heran, besonders wenn er Einzelheiten des Triebwerkes oder Fahrgestelles zeigen oder eine bessere Wirkung des Modells auf dem Bild erzielen will²⁾. Bei der Dar-

stellung kleiner Ausschnitte wird der Fotograf ein mittleres Niveau wählen³⁾, also oberhalb eines tieferliegenden, jedoch noch unterhalb eines höherliegenden Gleises.

Sollte man nun diese Erfahrungen nicht auch dem Betrachter zugute kommen lassen, indem man die Anlagen gegenüber dem Standpunkt des Betrachters höher anordnet? In Pionierparks und Grundschulen wird das mit Rücksicht auf die Größe der Kinder nicht möglich sein⁴⁾. Übrige, auf besondere Untergestelle oder Konsolen aufgebaute Anlagen, die in der Hauptsache von Erwachsenen und älteren Kindern besichtigt oder bedient werden, sollte man auf eine Höhe von 900 bis 1000 mm über den Standpunkt des Betrachters bringen. Bei Ausstellungs- und Lehranlagen könnte man, soweit bei den letzteren nicht ein Überblick für eine bessere Ausbildung erforderlich ist, auf 1200 oder sogar 1300 mm gehen, und unmittelbar vor der Absperrung der Anlage eine 250 bis 300 mm hohe Stufe für Kinder vorsehen.

Man kann nun eine Anlage der Baugröße I im Gegensatz zu einer solchen der Baugrößen TT oder K wesentlich niedriger anordnen, ohne befürchten zu müssen, daß die Bahn weniger modellmäßig wirkt. Besonders bei den kleinen Baugrößen kommt es darauf an, die Fahrzeuge und Anlagen dem Auge des Betrachters möglichst nahe zu bringen. Wenn sich dadurch der Gesamtüberblick verkleinert, so ist das oft nur angenehm, da bei einem großen Teil der Modellbahnanlagen die Gleislängen, Signalabstände usw. aus Platzmangel keineswegs der zum Beispiel auf die Fahrzeuge angewandten Baugröße entsprechen. Der Modellcharakter wird also durch den Verlust an Übersicht meist noch zunehmen. Wer gleichzeitig Wert auf einen großen Überblick legt, kann die hinteren Teile der Anlage höher legen, als die dem Betrachter näheren, was ja ohnehin bei vielen Anlagen der Fall ist.

Wer einmal versucht, sich seine Welt im kleinen aus der Perspektive der „Menschen“ auf seinem Bahnsteig anzuschauen, der wird merken, daß ihm zwar Übersicht verlorengelht, sich ihm dafür aber ein ganz neues Stück Modellbahnromantik erschließt.

Anmerkung der Redaktion:

Unser Mitarbeiter Hansotto Voigt hat uns auf Grund seiner in jahrelanger Arbeit gesammelten Erfahrungen auf dem Gebiet der Baugröße 0 zu der vorstehenden Schilderung folgende Stellungnahme gegeben, der wir uns vollinhaltlich anschließen:

Die vom Verfasser vertretene Ansicht, daß für die Höhenlage die Baugröße eine Rolle spielt, kann ich nicht gutheißen. In jedem Fall wird die Anlage in Augenhöhe — gleich welcher Baugröße sie zugeordnet ist — das natürlichste Bild ergeben. Man macht aber m. E. viel zu wenig von der Möglichkeit Gebrauch, auch Flachlandstrecken teilweise auf einen Bahndamm zu legen, das Gelände mit Häusern und dergl. also auf „Normal-0“ der Anlage zu belassen. Damit kann man sehr wirkungsvolle Perspektiven erzielen.

1) Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 245 oder 4. Umschlagseite des Heftes 8/57.

2) Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 127, Bild 1 oder S. 166/167, Bilder 4 bis 7.

3) Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 68 (Bild unten), S. 198 oder 4. Umschlagseite des Heftes 7/57.

4) Siehe z. B. Der Modelleisenbahner 6 (1957) S. 80 (Bild unten).



Dr. KEHR, Görlitz

Modellbahner an der Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau Görlitz

Mit Beginn des Studienjahres 1956/57 haben sich an der bekannten Schule in Görlitz zahlreiche äußere und innere Veränderungen vollzogen. Mit dem Umzug in die Gebäude in der Boleslaw-Bierut-Straße 1 sind in räumlicher Hinsicht die notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten gegeben worden.

Der ehemalige Werkleiter des VEB Waggonbau Bautzen, Ing. Kretschmar, der als langjähriger Fachmann im deutschen Fahrzeugbau besten Ruf genießt, hat die Leitung der Ingenieurschule übernommen.

Auf Anregung der Nahverkehrsbetriebe der DDR wurde ab 1. 9. 56 eine neue Abteilung „Nahverkehr“ eingerichtet, wozu die Betriebe mit vielen Lehrplanvorschlägen und umfangreichen Anschauungsmaterial beigetragen und somit ihr besonderes Interesse auch an dieser Spezialausbildung bewiesen haben. Damit wurde die erste Nahverkehrsklasse an einer deutschen Ingenieurschule mit einem aus der Praxis heraus geborenen Studienplan in Leben gerufen.

Die bisherige Bezeichnung „Fachschule“, wie sie vor dem Kriege für Techniker- und Handwerksschulen verwendet wurde, ist in „Ingenieurschule“ geändert wor-

den, womit dem Charakter der Schule entsprochen wurde.

Die führende Stellung, die mit dem Namen „Görlitz“ im Schienenfahrzeugbau verbunden ist — man denke nur an das weltberühmte „Görlitzer Drehgestell“ — ist auch auf dem Ingenieurschulgebiet behauptet worden.

Vor einigen Monaten wurde — verständlich an einer dem Schienenfahrzeugbau dienenden technischen Schule — eine Modellbahngruppe gegründet, womit das Modellbahnwesen, eine so lehrreiche Beschäftigung interessierter junger Menschen, auch bei uns Einzug hielt. Anlässlich der Gründungsfeier erläuterte Direktor Kretschmar die Bedeutung dieser neuen Arbeitsgruppe und versprach, sie durch Bereitstellung von Mitteln und Zeichnungsunterlagen von Schienenfahrzeugen zu unterstützen. Abteilungsleiter Dr. Kehr wies auf das Wort von Max Eydt hin: „Modelle ziehen den Menschen unwiderstehlich an. Es ist der uralte Spieltrieb, der unbewußt soviel Großes geschaffen hat“. Damit ist die Ursache des Modellbahnwesens in Deutschland festgestellt worden, während sich dieses im Ausland oft aus den Gartenbahnen entwickelt hat. Dr. Kehr gab der Hoffnung Ausdruck, daß der jetzt der Ingenieurschule vorlaufende polytechnische Unterricht der allgemeinbildenden Schulen viel Nutzen bringen und vielleicht auch durch das dort teilweise vorhandene Modellbahnwesen fachgebunden betont werden könne. Die praktische Anwendung und den Nutzwert beweist die mit so viel Sachkenntnis und Liebe als Betriebsanlage erbaute Modellbahn der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, die für die Ausbildung im Eisenbahnbetrieb außerordentlich wertvoll ist, z. B. für Versuche über die Durchlaßfähigkeit von Strecken. Aufgabe unserer Modellbahngruppe wird es sein, Modelle als Anschauungsmaterial zu bauen, die in Größe und Ausstattung als Lehrmittel für unsere Ingenieurschule praktischen Nutzen haben werden. Dabei wird nicht mehr die Dampflokomotive — wie beliebt war doch die „38er“ bei unseren Modellbahnern! — im Vordergrund stehen, sondern z. B. der Schienenbus oder der Gliedertriebzug. Die Leitung unserer Modellbahngruppe wurde in die bewährten Hände der von der Deutschen Reichsbahn Bw Dresden-Alt zum Studium an unsere Ingenieurschule Görlitz delegierten Studierenden Liebschner und Kneisel gelegt. Dr. Kehr wies noch darauf hin, daß das Modellbahnwesen auch internationale Bedeutung habe und einen politischen Charakter trage. Überreichte doch die Modellbahngruppe eines RAW der DDR das Modell eines Triebwagens anlässlich des Jubiläums der Schwedischen Staatsbahn als Geschenk und bot damit die Hand über Ländergrenzen hinweg, so wie unsere Schienenstränge diese gleichsam symbolisch durchschneiden. Deshalb ist auch beabsichtigt, mit westdeutschen und ausländischen Modellbahngruppen Verbindung aufzunehmen.

Wie die Deutsche Bundesbahn mitteilte, besteht — das sei zum Schluß bemerkt — keine Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau im Gebiet der Bundesrepublik. Die Arbeit der Görlitzer Ingenieurschule als einzigem Spezialinstitut Deutschlands ist deshalb auch eine gesamtdeutsche Aufgabe!

Die Schüler im dritten Studienjahr W. Liebschner (vorne links), W. Kneisel (rechts), und H. Friese (hinten links) bauen eine Modelleisenbahn in der Baugröße 0 mit einer Schnellzuglokomotive der Baureihe 05. Die Modellbahnanlage wird Lehrzwecken dienen.

Foto: Zentralfoto



Im Heft 4/1955 schilderten wir auf den Seiten 102 und 103 an Hand verschiedener Gleisplanskizzen, wie aus einer einfachen H0-Anlage mit etwa 14 m Gleislänge nach dreimaliger systematischer Erweiterung die Anlage Helgardsbrunn mit etwa 34 m Gleislänge in den Abmessungen $1,3 \times 3,3$ m entstand. Mit Ausnahme von Probefahrten verkehren die Züge auf dieser Anlage nur nach genau ausgerechneten Fahrplänen.

Weitere Motive von der Anlage Helgardsbrunn sind auf Seite 326 dieses Heftes und auf der Titelseite des Heftes 8/57 abgebildet.

Fotos: A. Delang, Berlin

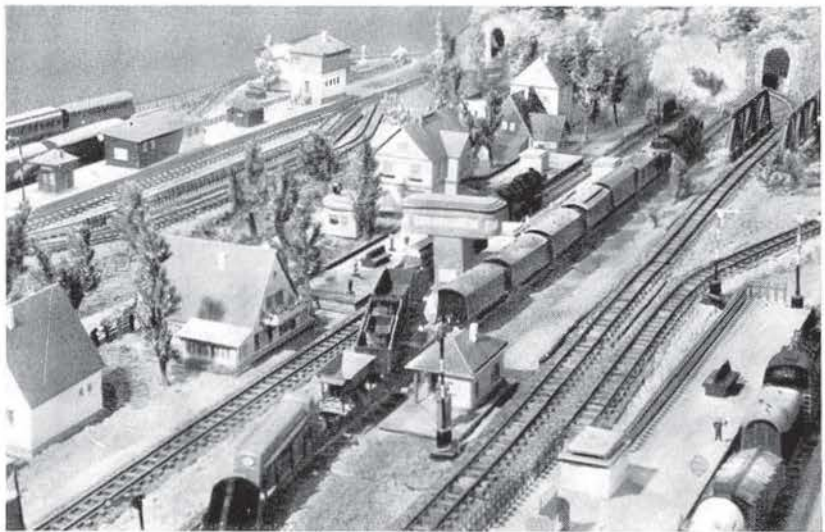


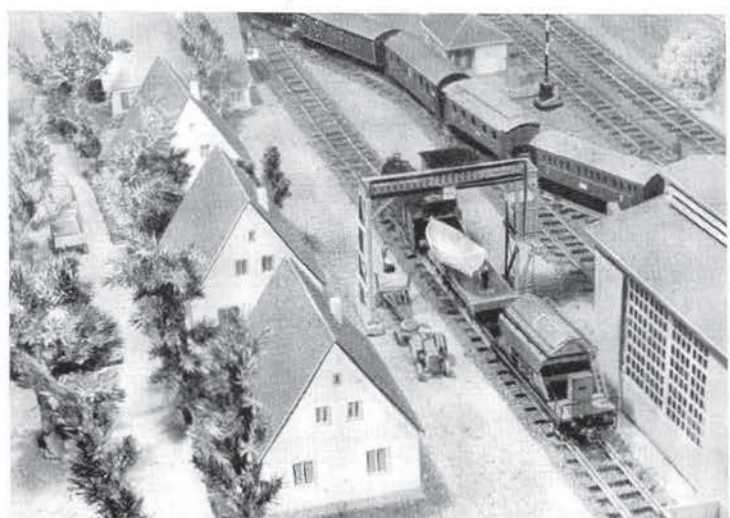
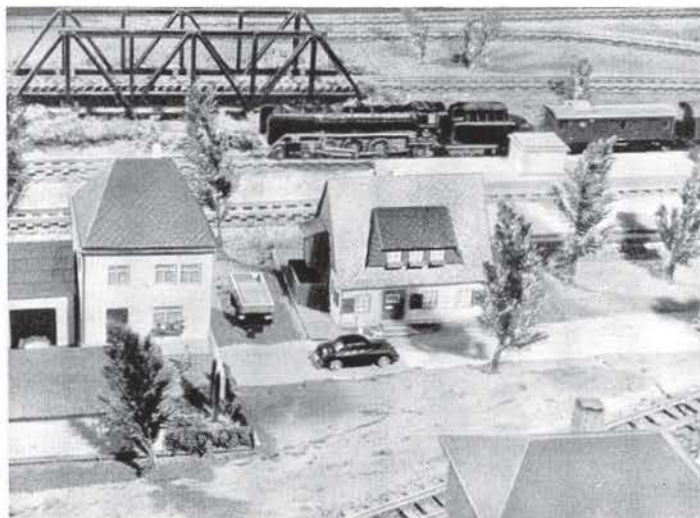
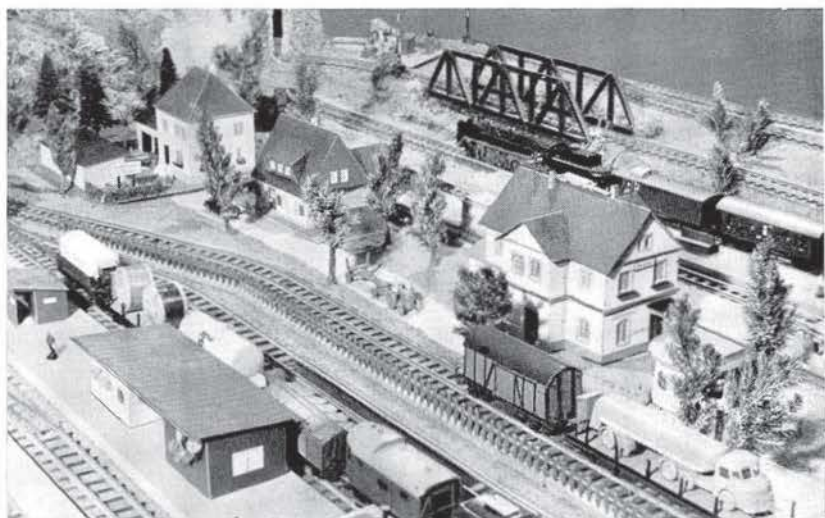
Bild 1 Der im Gleis 2 des Bf Annasee einfahrende Güterzug hat den Außenring bei der Abzweigstelle Birkwitz verlassen. Im Vordergrund rechts der Haltepunkt Hildchenbach, im Hintergrund links oben die Westseite des Bf Helgardsbrunn.

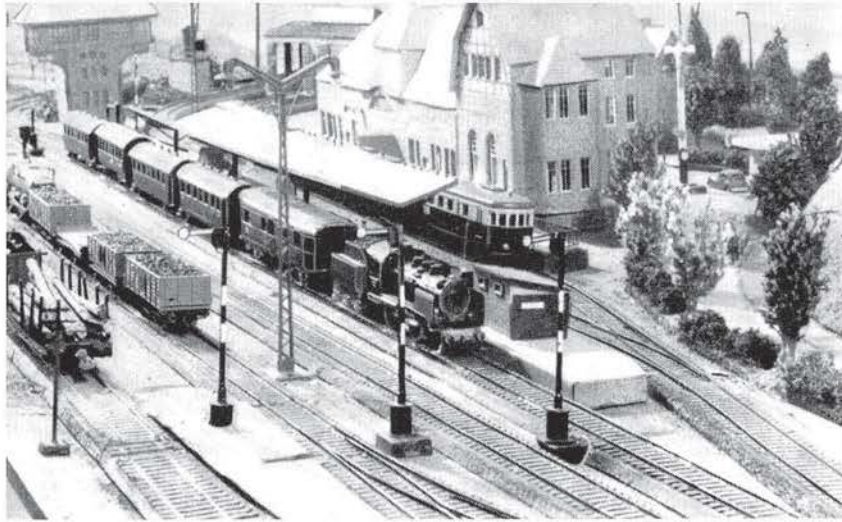
Bild 2 Blick auf das Empfangsgebäude des Bf Annasee, das entgegen dem Lageplan nicht nördlich, sondern südlich der Gleisanlagen errichtet wurde. Das Lokbehandlungs-gleis des Bf Helgardsbrunn (Vordergrund) wurde von dem ansteigenden Gleis des Außenringes durch einen Zaun getrennt.

Bild 3 Eingefahrener Personenzug mit Lok der Baureihe 03 im Gleis 1 des Bf Annasee. Die hinter der Lok befindliche Brücke, die das Gleis des Innenringes über einen Sumpf führt, hätte man bei den heutigen technischen Möglichkeiten sicher durch Trockenlegung des Sumpfes einsparen können.

Bild 4 Mit Hilfe des neuen 20 t Bockkranes ist die Bootsverladung auf der Ladestraße (Gleis 4) des Bf Annasee kein Problem mehr. Vorn rechts der Lokschuppen des Bf Annasee im Hintergrund das Stellwerk der Abzweigstelle Birkwitz.

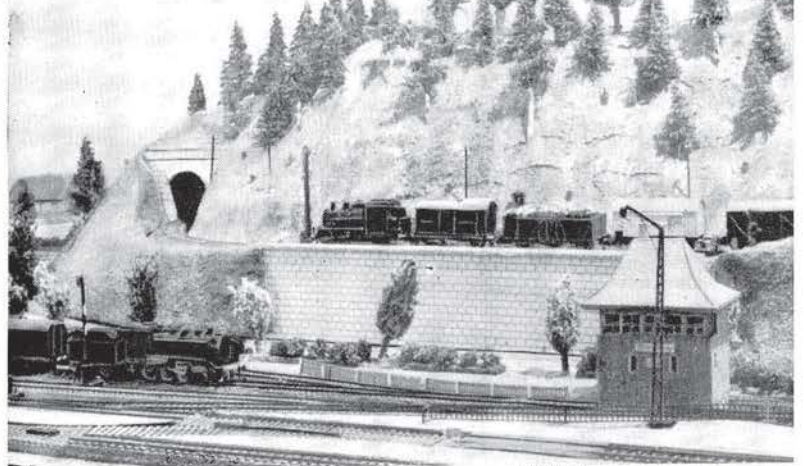
Von Helgardsbrunn nach Annasee



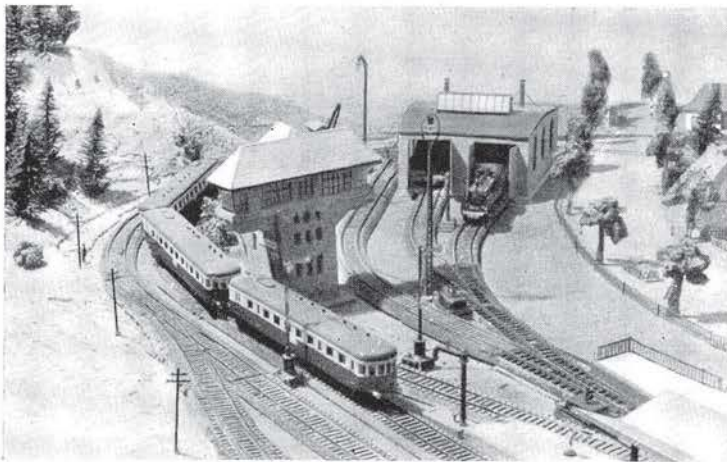


1

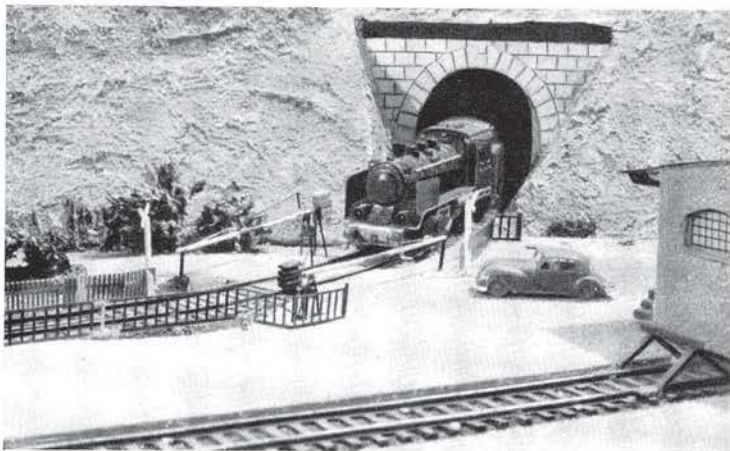
EINE GUTE ANLEITUNG



2



3



4

... fand der Student Wolfgang Heide aus Freiberg in Sachsen beim Bau von Gleisanlagen, Gebäudemodellen und Zubehörfteilen für seine 1,5×3,2 m große Anlage durch unsere Zeitschrift. Die Bilder auf dieser Seite zeigen Ausschnitte aus der noch in Arbeit befindlichen H0-Anlage nach zweijähriger Bauzeit. Es wurden z. B. das Empfangsgebäude im Bild 1 nach einem Bauplan im Heft 4/1952, das Stellwerk im Bild 2 nach einem Bauplan im Heft 12/1953, ein Drehkran und ein Wasserkran nach Bildern und Beschreibungen in den Heften 3 und 4/1954 angefertigt. Die beiden zuletzt genannten Teile werden auf der 3. Umschlagseite dieses Heftes gezeigt. Für das Stellwerk im Bild 3 und die Schranken im Bild 4 dienten Fotografien als Vorlage.

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0

Teil II Lokomotivschuppen

Руководство для изготовления вагонного депо в масштабе «Н 0» часть 2.
Паровозный сарай

Plan de construction d'ateliers de chemins de fer H 0. 2^e partie —
rotonde pour locomotives

Ground-plan for a locoshop in the norm H 0, 2. part locobox

DK 688.727.836.1

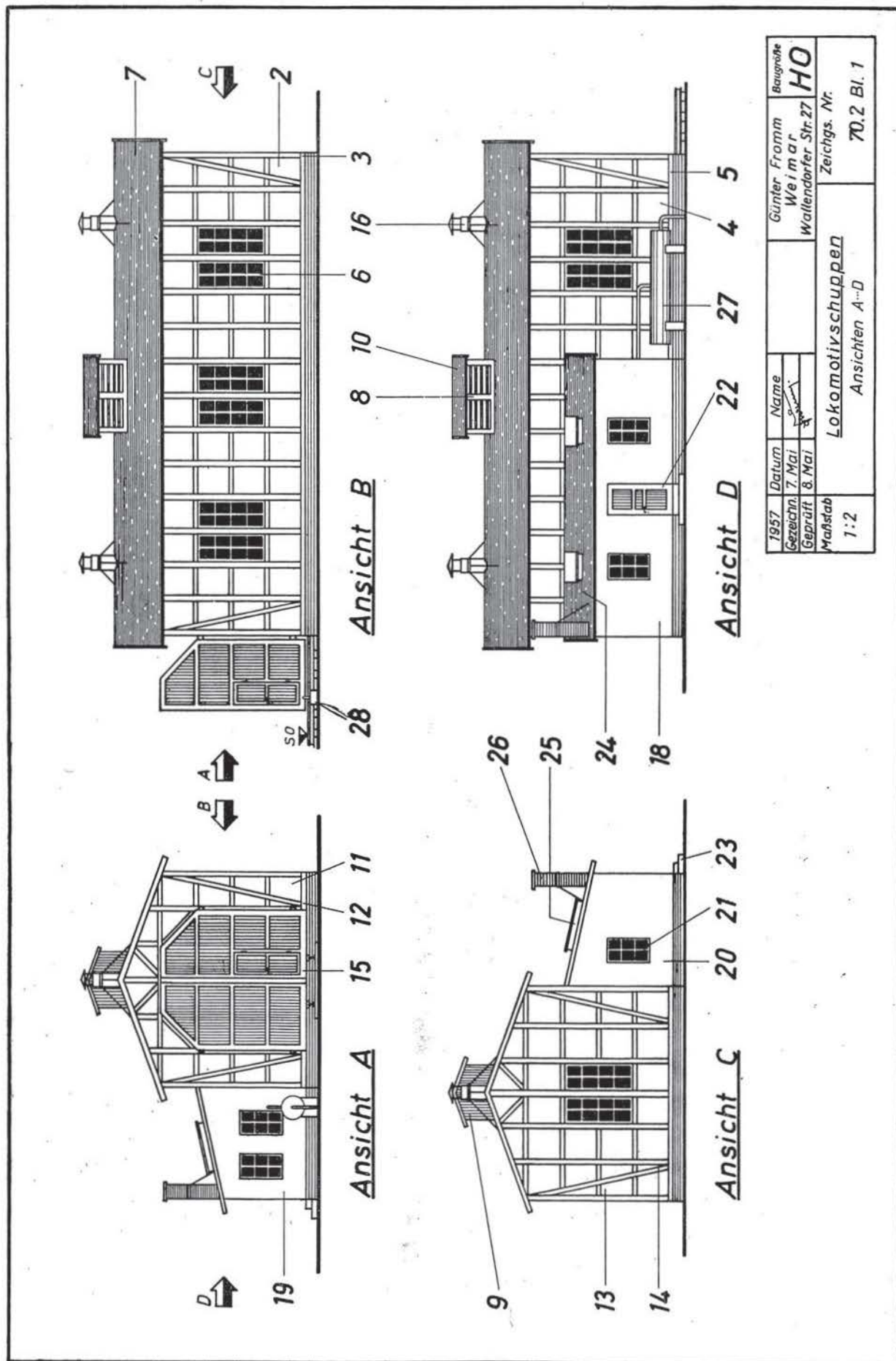
Die im Heft 10/57 begonnene Bauplanreihe wird heute mit dem Plan eines Lokomotivschuppens fortgesetzt. Es ist ein einständiger Schuppen in Fachwerkskonstruktion, wie er für viele kleine Bahnbetriebswerke typisch ist. Er bietet Platz für eine Lok der Baureihe 80, 64, 92 oder 24.

Zum Bau des Schuppens genügen einige Hinweise. Die Seitenwände werden in der oft beschriebenen bewährten Art hergestellt. Vor dem Zusammenbauen werden die Innenseiten der Wände weiß, die äußeren Putzflächen sandfarbig und das Fachwerk dunkelbraun gestrichen. Das Tor wird wegen der besseren Haltbarkeit aus Sperrholz angefertigt und mit Türbändern aus 0,3 mm dickem Blech versehen. Die Torangeln biegen wir aus 0,5 mm dickem Draht und befestigen sie in der Stirnwand, die ebenfalls der besseren Haltbarkeit wegen aus Sperrholz angefertigt wird. Auf dem Dach werden die Rauchabzüge und die Laternen befestigt, erstere mit einer Abspannung aus dünnem Draht, wie aus der Zeichnung zu ersehen ist. Der Werkstattanbau wird sandfarbig, Tür, Tor, die Dachuntersichten und die Windbretter olivgrün gestrichen. Der Druckluftkessel und die Rauchabzüge erhalten dunkelgrauen Anstrich. Den Sockel streichen wir entweder braungrau wie Bruchsteinmauerwerk oder bekleben ihn mit Ziegelsteinpapier.

Nach diesen wenigen Angaben und an Hand der Zeichnungen kann dieses ansprechende Modell von jedem Modelleisenbahner leicht nachgebaut und ein Schmuckstück jeder Anlage werden.

Stückliste zum Bauplan für einen Lokomotivschuppen

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	1	Schuppenfußboden	Pappe	167 × 75 × 2,5 mm
2	1	Seitenwand (Ansicht B)	Pappe	170 × 59,5 × 1 mm
3	1	Fachwerk zu Teil 2	Pappe	170 × 55,5 × 0,5 mm
4	1	Seitenwand (Ansicht D)	Pappe	170 × 59,5 × 1 mm
5	1	Fachwerk zu Teil 4	Pappe	170 × 55,5 × 0,5 mm
6	5	Fenster	Pappe	28 × 31,5 × 0,5 mm
7	1	Dach	Pappe	178 × 96 × 1 mm
8	2	Laternenseitenwand	Pappe	26 × 12 × 1 mm
9	2	Laternenstirnwand	Pappe	18 × 15,5 × 1 mm
10	1	Laternendach	Pappe	28 × 26 × 0,7 mm
11	1	Stirnwand (Ansicht A)	Sperrholz	75 × 74,5 × 1 mm
12	1	Fachwerk zu Teil 12	Pappe	75 × 70,5 × 0,5 mm
13	1	Stirnwand (Ansicht C)	Pappe	75 × 74,5 × 1 mm
14	1	Fachwerk zu Teil 13	Pappe	75 × 70,5 × 0,5 mm
15	1	Tor	Sperrholz	51 × 54,5 × 0,8 mm
16	2	Rauchabzug	Rundholz	5 mm ϕ , 15 mm lg.
17	1	Werkstattfußboden	Pappe	96 × 41 × 4 mm
18	1	Werkstattlängswand	Pappe	98 × 35 × 1 mm
19	1	Werkstattstirnwand (Ansicht A)	Pappe	41 × 44,5 × 1 mm
20	1	Werkstattstirnwand (Ansicht C)	Pappe	41 × 44,5 × 1 mm
21	5	Fenster	Pappe	13 × 19,5 × 0,5 mm
22	1	Tür	Pappe	15 × 26,5 × 0,5 mm
23	1	Treppe	Pappe	18 × 11 × 2 mm
24	1	Werkstattdach	Pappe	100 × 48 × 1 mm
25	2	Oberlicht	Pappe	56 × 2 × 0,5 mm
26	1	Schornstein	Pappe	22,5 × 20,5 × 0,5 mm
27	1	Druckluftkessel	Rundholz	8 mm ϕ , 42 mm lg.
28	2	Torfeststeller	Holz	5 × 5 × 3 mm



1957	Datum	Name	Günter Fromm	Baugröße
Gezeichnet 7. Mai			Weimar	HO
Geprüft 8. Mai			Wallendorfer Str. 27	
Maßstab	1:2	Lokomotivschuppen		Zeichgs. Nr.
		Ansichten A-D		70.2 Bl. 1