

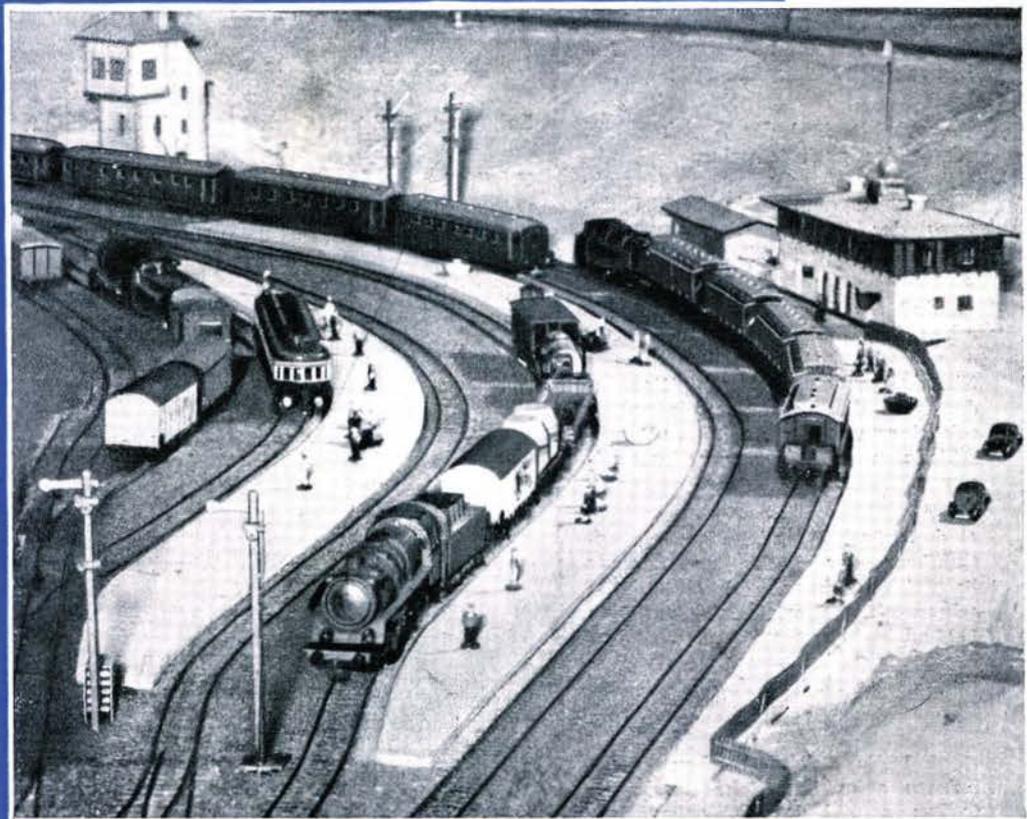
JAHRGANG 7

JULI 1958

7

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon . . .

● daß die Deutsche Reichsbahn außer den bekannten sechs Neubaulokomotiven und den rekonstruierten Lokomotiven der Baureihen 39 und 58 auch die altbekannte Lokomotive der Baureihe 50 rekonstruiert und in Dienst gestellt hat? Damit erhielt die Baureihe 50 eine weitere Unterbauart (50, 50 UK, 50³⁰ Neubaulok und 50³⁵ Rekre-Lok). Unser Bild zeigt die rekonstruierte Lokomotive der Baureihe 50³⁵.

● daß bis 1960 die Strecken von Kattowice nach Wroclaw und von Gliwice nach Opolne voll elektrifiziert werden? Die Elektrifizierung der Strecke Warszawa—Gliwice steht kurz vor ihrem Abschluß.

● daß die Verwaltung der Finnischen Staatsbahnen die Direktionen angewiesen hat, zehn Prozent der Eisenbahner zu entlassen? Begründet wird diese rigorose Maßnahme mit einer von der Regierung verabschiedeten „Sparsamkeitsverordnung“.

● daß kürzlich als ältester Lokomotivführer der Welt der Rentner Friedrich Ohlmer aus Hildesheim seinen 101. Geburtstag feierte? Von 1866 an hatte er die Strecke zwischen Hannover und Braunschweig befahren, bis er 1922 in den Ruhestand trat.

● daß die ostafrikanischen Eisenbahnen zehn Dieselloks anschaffen wollen, sobald das dafür benötigte Geld aus Anleihen aufgebracht worden ist?

● daß die Indischen Staatsbahnen erneut einen Auftrag an die Volksrepublik Polen vergeben haben? Es handelt sich dabei um eine Lieferung von 17 000 Radreifen und 9000 Achsen für Güterwagen.

AUS DEM INHALT

Unser Gruß dem V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands	189
Ein Steckenpferd ohne Scheuklappen	190
In der CSR geht es voran	191
Gerhard Zieglgänsberger	
Elektrische Beleuchtung von Wagen der Baugrößen 0 und H0 durch Akkumulator	192
Ing. Heinz Schüttoff	
Fahrstromversorgung der Modelleisenbahnanlage Altenberg—Holzungen—Wiesmar	195
Heinrich Schmidt	
Fliegender Bahnpostverkehr	197
Heinz Menzel	
Der Güterzugpackwagen Pwgs der Deutschen Reichsbahn	198
Einteilung der Reisezug- und Güterzugwagen der Ungarischen Staatsbahnen (MÁV)	201
Ing. Gerhart Thomä und Ing. Manfred Hiller	
Die Breitbandfunktstörung elektrischer Modelleisenbahnen	204
Dipl.-Ing. Max Baumberg	
Dreimal Lokomotivbaureihe 79 der Deutschen Reichsbahn	208
Ing. Günter Fromm	
Lokomotive der Baureihe 91 ²⁻¹⁸	213
Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“	Beilage

Titelbild

Hochbetrieb im Bf Steinach, Bildausschnitt aus der H0-Modellbahnanlage der Arbeitsgemeinschaft beim Raw Jena.

Rücktitelbild

Personenzugfahrt mit der Lokomotive 38 452. Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Kleiner Raum — große Möglichkeiten
Erweiterung des Piko-Netzanschlußgerätes
Das Piko-Schaltrelais
So fährt man Puffer an Puffer
Schnellzugtenderlokomotive Reihe 464.0 der Tschechoslowakischen Staatsbahnen

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Klaus Gerlach, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — 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 — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — 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 01 14 48. **Typographische Gestaltung:** Herbert Hölz. **Erscheint monatlich;** Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag 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. 5238. **Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge** nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Unser Gruß dem V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands

In dieser Zeit, in der alle patriotischen Kräfte Deutschlands um die Erhaltung des Friedens und die Errichtung einer atomwaffenfreien Zone in Mitteleuropa kämpfen, gilt der Gruß der Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik dem V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der am 10. Juli 1958 in Berlin beginnt. Wir wünschen den Genossen der Partei der Arbeiterklasse einen erfolgreichen Verlauf dieser wichtigen Beratungen! Mögen sie uns einen wichtigen Schritt weiterbringen im Kampf um die Sicherung des Friedens und für den Sieg des Sozialismus!

Wenn in diesen Tagen die Jungeisenbahner der Deutschen Reichsbahn vor das Gremium des V. Parteitages der SED treten und ihm als Ehrengeschenk eine Personenzuglokomotive der Baureihe 23¹⁰ überreichen, so wird auch eine Delegation der Modelleisenbahner, stellvertretend für alle Modelleisenbahner der DDR, dem V. Parteitag der SED ein Präzisionsmodell dieser Lokomotive in der Baugröße 0 als äußeres Zeichen des Dankes und der Verbundenheit übergeben.

Der Aufruf unserer Redaktion im Heft 5/58 hat unter den Modelleisenbahnern in unserer Republik lebhafteste Zustimmung gefunden.

So hat z. B. der Leiter der Arbeitsgemeinschaft „Modelleisenbahn“ des Kulturhauses „Völkerfreundschaft“ in Frankfurt (Oder), der Kollege Antrack, der als

Lokführer bei der Deutschen Reichsbahn arbeitet, durch gute Arbeitsweise Kohle eingespart und die dafür erhaltene Prämie mit seinen Kollegen der Arbeitsgemeinschaft zu einem Teil für den Bau der großen Lokomotive der Baureihe 23¹⁰ und zum anderen für das Modell dieser Lok gespendet.

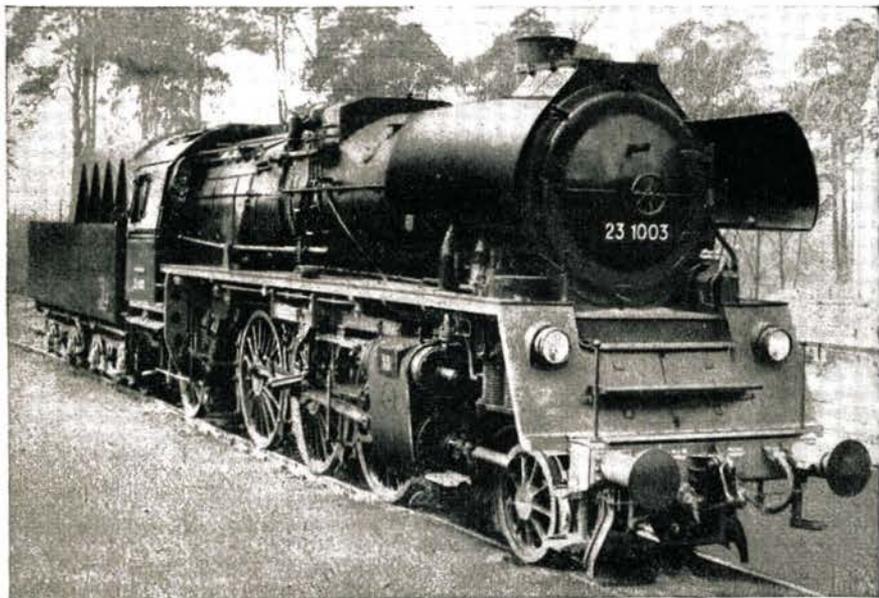
Auch die Modelleisenbahner des VEB Anlagen- und Starkstrombau Berlin N4 und die des VEB Robur Zittau haben sich durch Geldspenden beteiligt.

Die Arbeitsgemeinschaft „Junge Modelleisenbahner“ des Pionierparks „Ernst Thälmann“ in Berlin hat unter Leitung des Kollegen Schadock einen Landsonntag durchgeführt und den dabei erarbeiteten Lohn zur Verfügung gestellt.

Die Angehörigen der Arbeitsgemeinschaft „Modellbahn“ vom RAW/BBS Berlin-Schöneweide sammeln Geld und haben diese Sammlung zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Auch die Dresdener Modellbahnfreunde mit dem Kollegen Hans-Otto Voigt und die Pioniere der dortigen Station junger Techniker haben uns ihre Beteiligung zugesichert.

Die Reihe der Beispiele ließe sich noch fortsetzen. So bewiesen schließlich alle Modelleisenbahner der DDR der Partei der Arbeiterklasse gegenüber ihre aufrichtige Dankbarkeit.



Unser Bild zeigt die Neubau-Personenzuglokomotive der Baureihe 23¹⁰. Die Lokomotive 23 1003 unterscheidet sich infolge einiger baulicher Veränderungen von den ersten Lokomotiven 23 1001 und 1002 dieser Baureihe.

Foto: G. Illner, Leipzig.

Ein Steckenpferd ohne Scheuklappen

Das Hobby ist ein sonderbares Ding. Es hat sich seit zehn Jahren in unseren Sprachgebrauch eingenistet, kommt aus dem Englischen und bezeichnet eigentlich nichts anderes als das Steckenpferd eines Menschen außerhalb seines beruflichen Pflichtenkreises. Es gibt Hobbys, die schon im frühen Kindesalter mit wahrer Hingabe betrieben werden, beispielsweise eine Vorliebe für Türen, Wasserhähne und Muttis Handtascheninhalt. Das Interesse für Süßigkeiten ist hingegen allgemein und nicht nur unter Kindern verbreitet.

Wenn Filmstars interviewt werden, fehlt selten die Frage nach dem Hobby. Lieschen Müller — so nennt der Mann vom Bau die Durchschnittsfilmbraucherin — stellt dann entzückt fest, daß ihr Leinwandidol Katzen, Streichholzschachteln oder kostspieligere Gegenstände sammelt.

Nun stehen diese Zeilen in unserer Modelleisenbahnzeitschrift, die ja in irgendeiner Weise auch das Blatt einer Gruppe von Menschen ist, die sich mit einem Steckenpferd beschäftigen. Ob und in welchem Maße aber der Modelleisenbahner Anhänger einer Leidenschaft ist, die abseits vom allgemeinen, beruflichen, ökonomischen und praktischen Leben steht, läßt sich in drei Worten nicht so ohne weiteres beantworten. Versuchen wir deshalb, den Dingen etwas tiefer auf den Grund zu gehen. Es scheint, als müsse hier der Bogen weit gespannt werden. —

Unsere Modellbahnfreunde aus der Bundesrepublik erklären oft, daß die Modelleisenbahn, das Hobby überhaupt, außerhalb der Öffentlichkeit stünde, außerhalb der politischen und wirtschaftlichen Betriebsamkeit auf dieser Welt. Hier ist er Mensch (der Modelleisenbahner), hier kann er's sein.

Diese These läßt sich erweitern. Der nach Feierabend auf seinem Stuhle sitzende Bundesbürger, den es konzediert wird, daß des Tages Arbeit beileibe keine Freude und des Existenzkampfes Plage kein Vergnügen sind, dieser Mann also, der am Abend seine „Bild“-Zeitung oder seine Illustrierte liest und dabei mal auf andere Gedanken kommt, fühlt sich endlich als Mensch — er kann und darf es sein ...

Was liest er denn? Er nimmt Anteil am Geschick der trotz ärztlichem Bemühen permanent unfruchtbaren Ex-Kaiserin Soraya, und die in dieser Hinsicht erfolgreicher Monarchen des Zwergstaates Monaco sieht er in fast allen Lebenslagen. Prozesse gegen Leute, die im Wirtschaftswunderstaate besonders rasch zu ihren Peseten kommen wollten, mit Mord und Gift und Sex und Tränen, werden in Millionenauflagen wie Eierkuchen breitgewalzt. Politische Ereignisse werden dagegen meist beschaulich aus der Randperspektive dargestellt und lokalisiert. Da kniet der Kanzler in einer kleinen Kapelle (Großaufnahme). Man amüsiert sich über jeden Fauxpas und eben alle harmlosen Späßchen auf den Korridoren des Bundeshauses in Bonn. Ab und zu findet man ein neues Düsen-Kampfflugzeug und in der äußersten Ecke etwas über den Algerien-Krieg, über Rüstungsmillionen — kurz über ernstere Angelegenheiten.

Diese Lektüre strengt nicht an, sie gibt Einblick in die Toilettenverhältnisse des englischen Königshauses, man geht ja mit den Prominenten regelrecht ins Bett, die Unerreichbaren sind nah. Das Weltgeschehen erscheint entschärft; eine Ausnahme bildet lediglich die „östliche Gefahr“. Aber dafür sind ja unsere Düsenjäger da, Bundessteuerzahler?

Fazit: Wer also Illustrierten liest, seinen Garten pflegt, Sport treibt, ins Kino geht oder Modelleisenbahnen baut, der soll die Nase gefälligst in sein Hobby stecken und nicht anderswohin. Die restlichen Fachzeitschriften werden den Bundesbürger aus diesem abgelegenen Menschsein nicht erwecken, es sei, hier und da — wie in den westdeutschen Sportblättern — durch eine Werbeanzeige für die Bonner NATO-Armee.

Soweit die zwar nirgends drüben zu Papier gebrachte und festgelegte westliche Version vom Hobby. Ungeschrieben aber steht sie über dem weltenfernen Dornröschenschlaf des Steckenpferdes. Das im beruflichen Leben müde gewordene Interesse an komplizierteren Dingen kommt dem entgegen. Mensch will man sein, keinen Chef sehen und keinen Ärger haben; denn Ärger im Zusammenhang mit der Tätigkeit, die zur Erhaltung der eigenen Existenz ausgeübt wird, wiegt doppelt schwer. Das ganze Ich aber wird dann dem Hobby, z. B. der liebevoll gebauten Modelleisenbahn, zugewandt.

Verfolgen wir diesen Gedanken weiter, so rundet sich das Bild noch mehr ab. Das persönliche Ziel des Bundesbürgers ist der Fernsehempfänger, der Kühlschrank und das Auto. Alles ist in guter Qualität zu haben. Diese Waren sind da, es fehlt nur das Geld. Eigentlich sonderbar! Die Konsumenten, die Verbraucher dieser reichlich vorhandenen Waren, sind doch in ihrer überwiegenden Mehrzahl zugleich die Produzenten, sie schaffen diese Werte in den Fabriken. Und trotzdem haben sie nicht das nötige Geld in der Hand, um sich diese von ihnen hergestellten Waren ohne weiteres kaufen zu können. Da ist doch etwas faul im Wirtschaftswunderstaat.

Diese Diskrepanz ist allerdings kein Privileg der Bundesrepublik, sondern ein Beweis dafür, daß die kapitalistische Wirtschaft nicht in der Lage ist, alle Menschen froh zu machen. Sie ist eine Ursache für die Wirtschaftskrisen — in den Vereinigten Staaten gibt es gegenwärtig 6 000 000 Erwerbslose!

Doch wir sind jetzt ein wenig von unserem Thema abgekommen. Halten wir lediglich fest, daß der verständliche Wunsch nach all' den käuflichen Freuden und Erleichterungen dieses Lebens mit der unzulänglichen Wirtschaftsform da ist. So blüht das Teilzahlungsgeschäft, alles kann auf Raten gekauft werden, und sehr viele westdeutsche Familien hängen mit vier bis sechs Monatsgehältern in der Teilzahlungs-Kreide. Hinzu kommen außerordentlich angestiegene Preise und meist hohe Kommunalgebühren.

Und nun stellen Sie sich einmal vor, wie ein Bundesbürger, auch wenn er die Zahl der Leberflecken am Körper Romy Schneiders, aus seiner täglichen Lektüre kennt, den Mut aufbringen soll, kategorisch seine Meinung zur Politik zu sagen, wenn er die in Bonn praktizierte für falsch oder gefährlich hält. Genauer gesagt: Wer denkt nicht besorgt an die noch fälligen Ratenzahlungen und an seinen Arbeitsplatz, auf dem er sich so manches Teilchen seines grünen Wohlstandes im Akkord errackert hat, wenn z. B. die Gewerkschaft zum Kampf rufen würde?

Das ist es, das Volk soll im kapitalistischen Staate eine zwar arbeitende und Reichtümer schaffende, aber gedanklich für politische Fragen sterile Masse sein. Wählt euch ein Hobby und kümmert euch nicht um „höhere“ Dinge. So ungefähr. Und dennoch beweist die breite Aktivität gegen die Ausrüstung der Bundesarmee mit atomaren Waffen, daß diese Methode, wie alle schlechten Praktiken, nicht ohne Lücken ist. So verständlich

der Wunsch, mit seiner Modelleisenbahn allein sein zu wollen, man kann eben nicht bestimmten Realitäten entfliehen, wie z. B. der Atomkriegsgefahr, sie holen jeden ein, werden sie nicht bekämpft.

Und damit wären wir schon bei unserer Auffassung über die Rolle der Modelleisenbahn, oder sagen wir, über die Rolle des Hobbys schlechthin. Ist die Modelleisenbahn unpolitisch? Nein, sie ist es nicht, weder hüben noch drüben.

Was bedeutet uns die Modelleisenbahn. Sie ist natürlich auch uns ein anregendes, ernstes und unterhalten-des Spiel. Nicht wenige Eisenbahner sind schon durch sie für ihren Beruf interessiert worden. So spielt die Modelleisenbahn in der Deutschen Demokratischen Republik eine wichtige Rolle für die Gewinnung und Heranbildung des Eisenbahner Nachwuchses. Schulkinder lernen Lokomotiven, Wagen und Signale kennen. Vor allen Dingen aber bekommen sie in jungen Jahren etwas mit, was für den Eisenbahnerberuf unerlässlich ist: Die Liebe zur Eisenbahn, zu diesem nie stillstehenden, faszinierenden Organismus aus Eisen und Stahl. So spielt die Modelleisenbahn schon eine wichtige Rolle, zudem ist die Arbeit mit ihr, wie keine andere geeignet, das polytechnische Empfinden zu entwickeln und zu stärken. Sie schließt sich nicht ab, sondern gehört voll zu unserem Leben.

Soweit — ganz kurz — unsere Auffassung. Bestehen aber nun durch diese Verschiedenheiten unüberbrückbare Gegensätze unter den Modelleisenbahnern in Ost und West? Uns verbindet doch eines, die gemeinsame Liebe und Hingabe für die Modelleisenbahn. Das ist greifbar, da ist doch der Berührungspunkt. Wir wollen diese Kontakte pflegen, gemeinsam beraten, gemeinsam an der Weiterentwicklung des Modellbahnwesens arbeiten. Wir werden aber unseren Standpunkt ver-

treten, ein Hundsfott, wer ihn nicht vertritt, unreif, wer überhaupt keinen hat.

Unsere Zeitschrift pflegt eine rege Korrespondenz. Ohne Selbstlob darf gesagt werden, daß sie in Ost und West als wertvolles, unentbehrliches Fachorgan bezeichnet wird. Leser aus der Bundesrepublik haben sich aber nicht selten — nach ausdrücklichem Lob des Fachteiles — gegen unsere Artikel gewandt, in denen politische Fragen aus dem Gesichtswinkel des Modelleisenbahners oder Eisenbahners schlechthin behandelt werden. „Lassen Sie doch die Politik aus dem Spiel — die Modelleisenbahn hat mit politischen Fragen nichts zu tun“ ... und so ähnlich wurde uns geschrieben.

Dazu: Wir betrachten unser Blatt als Fachzeitschrift und setzen unsere ganze Mühe und Sorgfalt daran, den Leser umfassend über unser gemeinsames Fachgebiet zu orientieren. Das ist unsere Pflicht, sie ist uns Bedürfnis zugleich. Doch das Interessante, das Neue endet doch nicht außerhalb des Raumes, in dem die Modelleisenbahnanlage aufgebaut ist. Das geht doch weiter. Es betrifft gleichermaßen die wirtschaftlichen Fragen des Eisenbahnwesens — wir sind nicht schuld, an den chronischen Unterbilanzen und an den Tarifsteigerungen der Bundesbahn —, wir sind aber stolz auf die wirklich großen Erfolge der Deutschen Reichsbahn, unseres „großen Bruders“.

Schon einmal (wir wollen jetzt gar nicht erst die unermesslich höheren Verluste an Menschenleben hervorheben) sind unsere in jahrelanger mühsamer Arbeit entstandenen Modelleisenbahnanlagen zerbombt worden. Und wenn es jetzt darum geht, Schlimmeres zu verhüten, dann betrifft das auch uns.

Ein Steckenpferd zu haben, ist angenehm. Modelleisenbahnen zu bauen, macht Freude. Wir dürfen das aber nicht mit Scheuklappen tun. Kurt Kube

In der CSR geht es voran

„Grüßen Sie die Modelleisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik, die uns mit ihren Erfahrungen schon manchen guten Schritt vorwärts gebracht haben. Wir wollen die bestehenden freundschaftlichen Beziehungen vertiefen, den Erfahrungsaustausch noch mehr erweitern, aber bei unserer technisch so interessanten Beschäftigung niemals vergessen, daß wir unsere Modelleisenbahnen nur dann bauen können, wenn wir aktive Kämpfer für eine friedliche Welt sind. Wir wollen immer gute Freunde sein.“

Mit diesen herzlichen Worten verabschiedeten mich die Modelleisenbahner in Pilsen und Prag, deren Gast ich einige Tage war.

Anlässlich seines einjährigen Bestehens veranstaltete der Modellbahnzirkel im Werkklub der V. I. Leninwerke in Pilsen eine große Modellbahnausstellung. Eine nach unserem Gleisplan im Heft 12/1954, S. 342/343, entstehende Modellbahnanlage der Baugröße H0 wurde in ihrem ersten Bauabschnitt fahrfertig vorgeführt. Besonderes Lob verdienen die vielen ausgezeichneten Modelle von Triebfahrzeugen, Wagen, Signalen und Gebäuden, die von den Pilsener und Prager Modelleisenbahnern gezeigt wurden und die Aufmerksamkeit zahlreicher Besucher auf sich zogen.

Der Zeitpunkt der Modellbahnausstellung in Pilsen und die Vorbereitungen auf die 100-Jahr-Feier der V. I. Leninwerke sind auch der Grund dafür, daß sich die Pilsener Modelleisenbahner in diesem Jahr noch

nicht mit den Ergebnissen ihrer Arbeit am Modellbahnwettbewerb der DDR beteiligen konnten. Im kommenden Jahr wollen sie aber dabei sein.

Im Zentrum dieser Leistungsschau wurde ein umfangreiches Sortiment von Modelleisenbahnerzeugnissen in den Baugrößen TT, H0 und 0 aus der Deutschen Demokratischen Republik gezeigt. Daneben sah man auch Industriefabrikate aus Westdeutschland, Italien und Österreich.

In dem einen Jahr seines Bestehens hat sich der Zirkel der Modelleisenbahner in Pilsen zu einem fruchtbar arbeitenden Kollektiv entwickelt, das vom Werkklub der V. I. Leninwerke durch Bereitstellung von Arbeitsräumen und Mitteln großzügig unterstützt wird.

In der nächsten Zeit wollen die Modelleisenbahner in Pilsen ihr ganzes Augenmerk neben der Fortführung des Aufbaues ihrer Gemeinschaftsanlage der Vorbereitung auf die 100-Jahr-Feier der V. I. Leninwerke im Jahre 1959 richten. Sie haben sich die große Aufgabe gestellt, 20 funktionsfähige Modelle von verschiedenen Skoda-Lokomotiven nach Vorbildern anzufertigen, die einmal in den Werken in Pilsen hergestellt wurden. Die ersten Anfänge lassen erkennen, daß es hervorragende Modelle werden, mit denen ein Stück Geschichte dieser weltberühmten Werke demonstriert werden soll.

Und wir wünschen den Pilsener Modelleisenbahnern dazu große Erfolge.

Heinz Lenius

Elektrische Beleuchtung von Wagen der Baugrößen 0 und H0 durch Akkumulator

Электроосвещение вагонов в масштабах «0» и «H0» аккумулятором.

Electric lighting of cars gauges 0 and H0 by accumulator.

Eclairage électrique par accu pour voitures en 0 et H0.

DK 688.727.82.068—835

Wagen und auch Triebfahrzeuge lassen sich auf die einfache Art beleuchten, indem man den Fahrstrom zur Beleuchtung verwendet (Piko u. ä.). Dieses Verfahren hat allerdings den Nachteil, daß die Lichtstärke der Lampen von der Fahrspannung abhängig ist. Bringt man den Zug zum Stehen, so erlischt die Beleuchtung, und das wirkt gar nicht modellmäßig! Um komplizierte Schaltungen, wie die Überlagerung eines hochfrequenten Beleuchtungsstromes oder ähnliche Verfahren zu umgehen, wurde der Strom für die Beleuchtung aus einem 2-Volt-Trockenakkumulator entnommen. Dabei wurde der Akkumulator in sogenannter Puffer-Schaltung angeschlossen, d. h., er lädt sich zum Teil, je nach Betriebsbedingung, mit Hilfe des Fahrstromes wieder auf. Die Beleuchtung kann mittels verdeckt angebrachten Schalters abgeschaltet werden, ohne daß das Fahrzeug vom Gleis heruntergenommen wird. Diese Schaltfunktion kann auch von einem Relais (Überstrom) übernommen werden, so daß die Beleuchtung vom Schaltpult aus gesteuert werden kann. Die Nachteile der Akkumulatorenbeleuchtung sind die damit verbundene Gewichtserhöhung des Fahrzeuges und das gelegentliche Auswechseln des Akkumulators. Der letzte Nachteil ist unwesentlich, und die Gewichtserhöhung macht sich bei kurzen Zügen, wie sie auf kleineren Anlagen verkehren, auch nicht nachteilig bemerkbar.

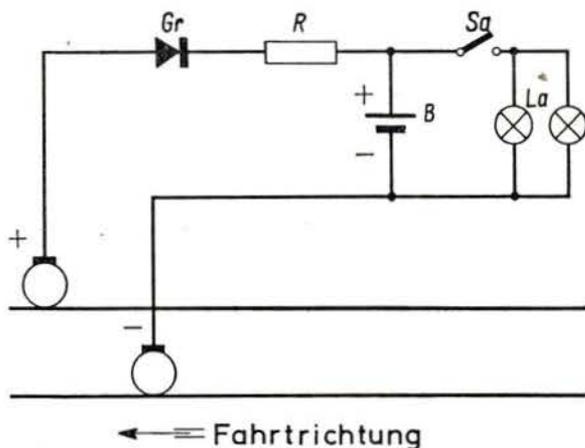


Bild 1

Die angewendete Schaltung ist im Bild 1 dargestellt. Der Akkumulator B ist über die Ventilzelle Gr und über den Widerstand R an die Fahrspannung angeschlossen. An den Akkumulator B sind über den Schalter Sa die Lampen La angeschlossen. Als Ventilzelle kann eine Scheibe eines Selen-Trockengleichrichters verwendet werden. Sie hat die Aufgabe, den Rückstrom zu sperren, der z. B. auftreten würde, wenn der Fahrstrom abgeschaltet wird und der Motor des Triebfahrzeuges die Schienen praktisch kurzschließt. Da die Ventilzelle ja nur die Fahrspannung zu sperren hat, ist spannungsmäßig eine Scheibe ausreichend. Bei der

Größe der Ventilzelle ist zu berücksichtigen, daß ungünstigenfalls der Lampenstrom und der Ladestrom für den Akkumulator hindurchfließen. Dieser Ladestrom darf höchstens 0,05 A betragen. Er ergibt sich bei einem Widerstand R von ca. 150 bis 200 Ohm (drahtgewickelt, handelsüblich) und einer mittleren Fahrspannung von 16 bis 20 Volt. Da die Ventilzelle und der Akkumulator selbst schon einen wirksamen Widerstand besitzen, der nicht genau festgelegt werden kann, ist ein Drahtwiderstand mit Schelle zu empfehlen, mit dem man (mit Hilfe eines Meßinstrumentes) den richtigen Ladestrom einstellen kann.

Die verwendeten Glühlampen haben eine Nennspannung von 4 V. Die aufgenommene Stromstärke soll möglichst klein sein, damit auch beim Anschluß mehrerer Lampen der für den Akkumulator zulässige Entladestrom von 0,2 A nicht überschritten wird. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die Betriebsspannung des Akkumulators nur 2 V beträgt, so daß die auf den Glühlampen angegebenen Nenn-Stromstärken nicht erreicht werden.

Bei dem im Lampenkreis liegenden Schalter Sa handelt es sich um einen handelsüblichen Puppenstubschalter. Er wurde so in den Wagenboden eingelassen, daß der Kippschalter unterhalb des Bodens bedient werden kann.

Der Anschluß des Ladestromkreises an die Fahrspannung erfolgt über die Drehgestelle. Zur Stromabnahme dienen Radsätze mit einseitig angeordneten Metallrädern. Besondere Schleifer sind nicht zweckmäßig, da diese den Laufwiderstand des Wagens, besonders bei Schlußwagen und in langen Zügen, wesentlich erhöhen und das unschöne Flackern des Lichtes bereits durch den Akkumulator vermindert wird. Beim Anschließen ist zu beachten, daß der positive Pol von der (in Fahrtrichtung vorwärts gesehenen) rechten Schiene kommt. Sollte in einer Anlage die Fahrtrichtung nicht nach NEM 611 gepolt sein, so ist darauf zu achten, daß auch dann der Akkumulator bei Vorwärtsfahrt aufgeladen wird.

Die Schaltung ist jedoch auch für Wechselstrom zu verwenden. Der Akkumulator wird dabei immer in der entsprechenden positiven Halbwelle aufgeladen.

Die beschriebene Schaltung wurde vom Verfasser bei der Zugschlußbeleuchtung eines Güterzuges angewendet, und zwar in einem vierachsigen gedeckten Lova-Güterwagen der Piko-Produktion.

Zuerst wurde die Mittelwand entfernt und eine Bodenöffnung für den Akkumulator geschaffen, in die ein Bodenblech gelegt wird, das den Akkumulator aufnimmt. Als Schlußlampen wurden zwei Glühlampen mit Steckfassung eingebaut.

Bei Wagen der Baugröße 0 vereinfacht sich der Aufbau, da die Bodenöffnung nicht erforderlich ist.

Diese Beleuchtungsart kann auch zur Innenbeleuchtung von Personenwagen herangezogen werden, wobei nicht jeder Wagen einen Akkumulator zu erhalten braucht.

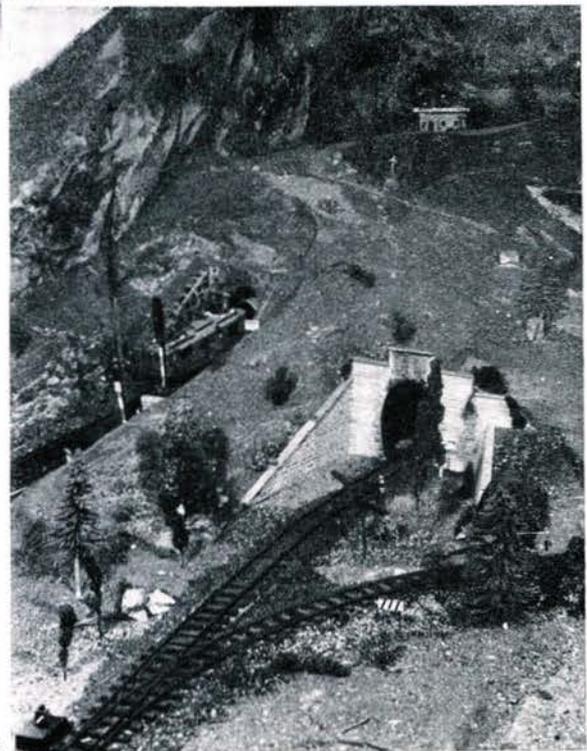


1

*Eine Reise
durch die Berge . . .*

... erlebte unser Reporter, als ihm der 28jährige Gärtner Günter Bohatschek aus Berlin-Niederschönhausen seine 2,5 × 3,00 m große Modelleisenbahnanlage vorführte.

Eine Reise in die bayrisch-österreichischen Berge hinterließ bei B. die Eindrücke, die er in seiner Anlage im Modell in der Baugröße H 0 darzustellen versuchte. Er baute sämtliche Hochbauten selbst und führte auch die Landschaftsgestaltung aus. Einen von einer Ellok geförderten Schnellzug nennt er den „Arlbergexpress“.

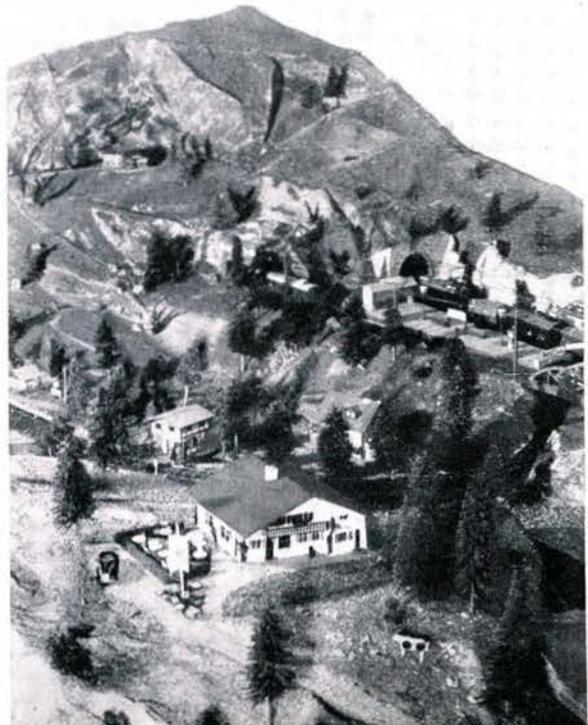


2

Bild 1 Der Gmp 8517 wartet im Bf Seefeld die Überholung des Arlbergexpress ab. Im Vordergrund führt die Nebenbahn nach St. Andrae.

Bild 2 Der Arlbergexpress verläßt den Schellenbergtunnel. Auf halber Höhe die Schachenbergalm.

Bild 3 Der Arlbergexpress hat im Bf Seefeld gerade den Gmp überholt. Im Vordergrund ladet das Café Edelweiß zu einer Rast ein.



3

Verständnisvolle Frauen



„Mir macht es sehr viel Freude, beim Aufbau einer Modelleisenbahnanlage helfen zu können. Unsere Anlage ist wegen Platzmangel im Schlafzimmer aufgebaut worden, und zwar nach dem Gleisplan aus Heft 10/1957. Sie steht über den Betten und ist zusammenklappbar. Noch ist die Anlage nicht fertig, denn es fehlt die Oberleitung und anderes mehr. Die Gleise und Weichen (auch die Doppelte Kreuzungsweiche) baute mein Mann. Das Empfangsgebäude, den Güterboden, den Lokschuppen und das Bahnwärterhäuschen habe ich nach Ihren Bauplänen, alle anderen Gebäude nach eigenen Entwürfen angefertigt.“ So schrieb uns Frau Lieselotte Saupe aus Karl-Marx-Stadt und schickte uns dazu die Bilder, die wir auf dieser Seite veröffentlichen.

Viele Frauen, wie Frau Saupe, haben die Bedeutung der Modelleisenbahn richtig eingeschätzt. Sie gehen ihren Männern und Kindern bei der Lösung der Raumfrage in der eigenen Wohnung beratend zur Hand und helfen durch aktive Mitarbeit beim Modell- und Anlagenbau. Andere Frauen beteiligen sich auch am Bau einer Gemeinschaftsanlage und helfen mit ihren geschickten Händen dem Zirkel, das gesteckte Ziel schneller zu erreichen.

Leider gibt es aber auch noch solche Frauen, die für die technisch interessante und lehrreiche Beschäftigung mit der Modelleisenbahn gar kein Verständnis aufbringen wollen. Verständnissvolle Frauen aber sind bei den Modelleisenbahnern immer gern gesehen.

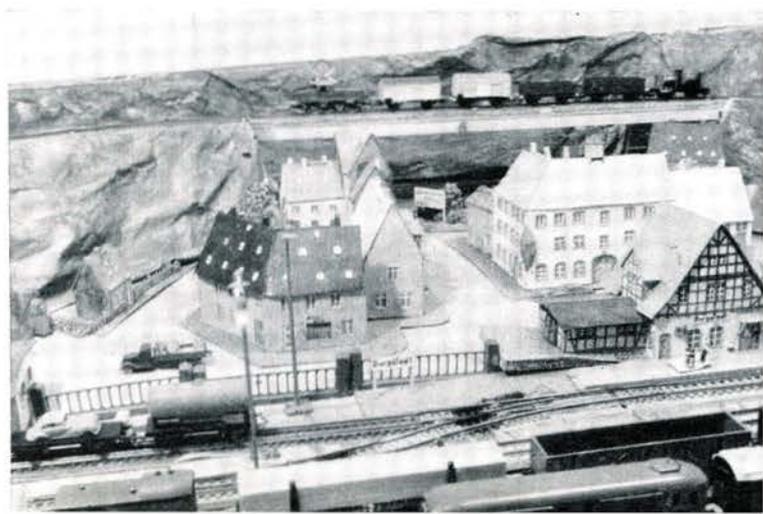
Bild 1
Kleinstadt „Burgstadt“ mit dem Kurort „Waldhagen“.

Bild 2
Ausfahrt eines Triebzuges.

Bild 3
Bahnhof „Burgstadt“ mit Rathaus und Kirche.

Bild 4
Eine Piko-Ellok der Baureihe E 63 mit Güterzug auf der Brücke.

Fotos: Hartenstein, Oederan.



Fahrstromversorgung der Modelleisenbahnanlage Altenberg-Holzungen-Wiesmar

Снабжение модельной железно-дорожной установки Альтенберг—Гольцинген—Визмар рабочим током.

Driving current supply of model railway arrangement Altenberg—Holzungen—Wiesmar.

Alimentation en courant de traction du réseau modèle Altenberg—Holzungen—Wiesmar.

DK 688.727.86

Die im Heft 1/1957, S. 3 bis 6, beschriebene Modelleisenbahnanlage hat drei getrennte Stromkreise, die nur zum Rangieren (nur im Bahnhof Holzungen) miteinander verbunden werden. Die Schaltung ist relativ einfach. Wir sehen die Verdrahtung der Anlage im Bild 1 und das dazugehörige Bedienungsfeld im Bild 2. Die Verbindung zwischen dem Bedienungsfeld und der Modelleisenbahnanlage wird durch die mit Buchstaben und Ziffern bezeichneten Leitungen hergestellt. A, B und C sind die Fahrstromquellen (Achtung! Jede Fahrstromquelle mit eigenem Trafo oder getrennte Wicklungen auf einem Trafo — s. Heft 1/56, S. 26). Sie sind

durch eine Masseschiene fahrstromseitig miteinander verbunden. Die gemeinsame Masseschiene zieht sich durch die ganze Anlage und ist nur durch abschaltbare Gleisstücke unterbrochen.

Von „Betrieb“ auf „Rangieren“ wird durch einen vierpoligen Umschalter umgeschaltet. Steht ein solcher Umschalter nicht zur Verfügung, so können auch zwei zweipolige Umschalter verwendet werden, die dann jeweils gemeinsam gleichzeitig zu bedienen sind. Beim Rangieren werden alle Fahrstromleitungen im Bahnhof Holzungen vom Regler mit Fahrstrom versorgt.

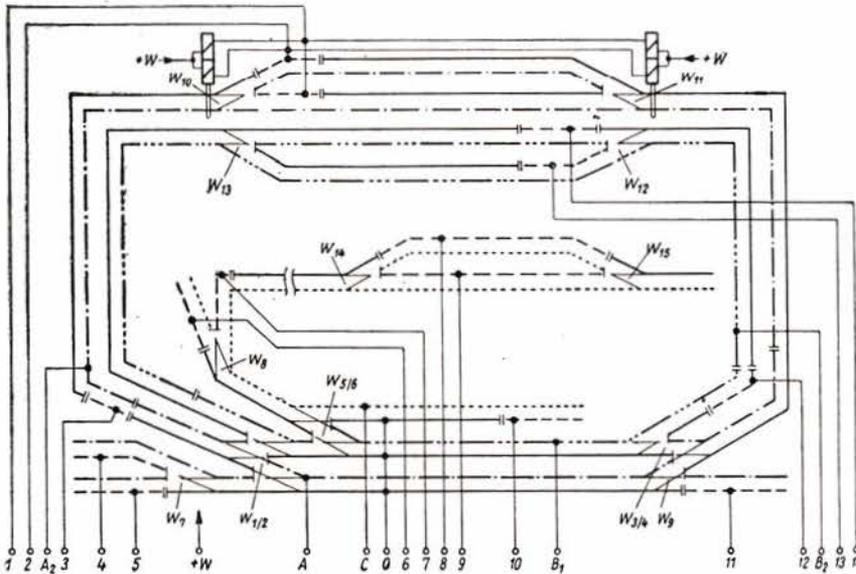


Bild 1 Schaltung der Modelleisenbahnanlage Altenberg—Holzungen—Wiesmar. Die Schaltung der Weichen ist nur für W 10 und W 11 angegeben, um eine bessere Übersicht zu gewährleisten. In den Weichen und bei den abschaltbaren Gleisstücken sind die Leitungen gleicher Kennzeichnung miteinander verbunden.

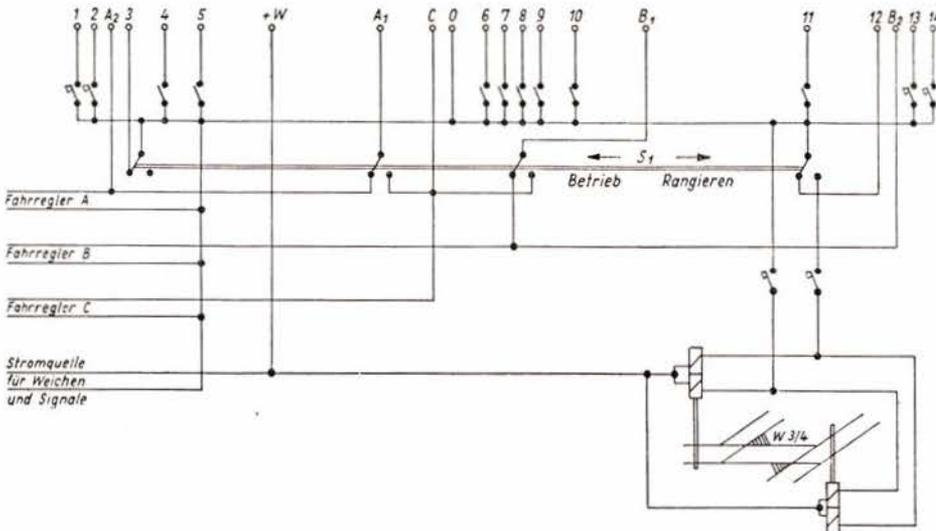
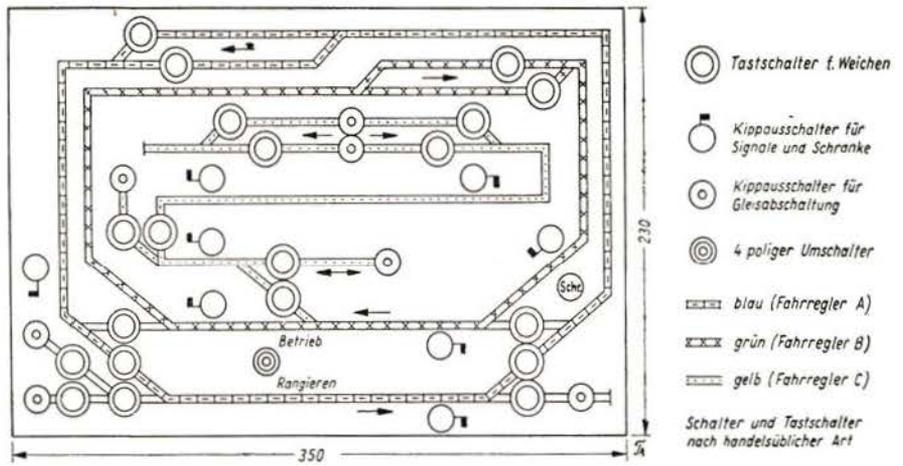


Bild 2 Schaltung im Bedienungsfeld der Anlage ohne Signale und Weichen. Rechts unten ist die Schaltung der Weichen W 3/4, (die Weichen W 1/2 und 5/6 werden sinngemäß geschaltet). Die Besonderheit liegt darin, daß die Zuleitung über den Umschalter führt, eine Gleisverbindung also nur in Stellung „Rangieren“ möglich ist.

Bild 3 Das Gleisbildstellwerk veranschaulicht die Modelleisenbahnanlage in vereinfachter Form. Dadurch, daß jeder Schalter und jede Taste an der entsprechenden Stelle sitzt, ist die Bedienung sehr übersichtlich und einfach.



Durch Abschalten der Gleisstücke 3 und 12 wird die Einfahrt von Zügen verhindert.

Interessant ist noch die Ausweichstelle in der Hauptstrecke, die sich im verdeckten Teil der Anlage befindet. Betrachten wir den äußeren Ring, für den auch die Weichenantriebe eingezeichnet sind. Jeder ankommende Zug hält zwangsläufig auf dem stromlosen Gleisstück am Ende der Ausweichstelle. Damit wird das sinnlose Rundenfahren verhindert. Der gewünschte Zug kommt erst nach Zustimmung durch Betätigung der Taste 1 oder 2, die sich an den betreffenden Stellen im Bedienungsfeld befinden. Gleichzeitig werden die Weichen W 10 und W 11 betätigt. W 11 wird so gestellt, daß der nächste ankommende Zug in das gerade freigewordene Gleis einfährt. Die Taste wird nur so lange gedrückt, bis der Zug über die Stelle hinweggefahren ist. Es können also nicht nur Weichenantriebe mit Endabschaltung verwendet werden, sondern auch solche für Impulsschaltung. Die gleichzeitige Bedienung der Weichen verhindert Unfälle an dieser schlecht zugänglichen Stelle. Beim Innenring sind die Antriebe der Weichen W 12 und W 13 nicht eingezeichnet worden, um die Übersicht nicht zu gefährden. Sie werden sinngemäß wie beim Außenring angeschlossen. Denjenigen

Modellbahnern, die ihre Weichen selbst bauen, sei gesagt, daß die Weichen W 10 und W 12 nicht unbedingt mit einem Antrieb ausgestattet sein müssen; denn sie werden ja nie gegen die Spitze befahren und stellen sich daher bei der Durchfahrt selbst. Im Bild 2 wird gezeigt, wie die Weichen W 3/4, die immer gemeinsam gestellt werden, elektrisch miteinander verbunden sind. Außerdem soll die Gleisverbindung nur beim Rangieren hergestellt werden. Deshalb führt die Zuleitung über den vierpoligen Umschalter, und so werden Fehlschaltungen vermieden.

Die übrigen Weichen und alle Signale sind in der Schaltung nicht dargestellt worden, da sie keine Schwierigkeiten bieten und die Schaltung nur unübersichtlich machen würden.

Die Rückleitung ist allen Weichen zugehörig, und die Zuleitung wird jeweils über die zugehörige Taste oder den zugehörigen Schalter im Schaltfeld des Gleisbildstellwerkes (Bild 3) geführt.

Bei der vereinfachten Anlage entfallen die Ausweichstellen sowie die damit in Verbindung stehenden Weichen und abschaltbaren Gleisstücke. Ansonsten bleibt die Schaltung unverändert.

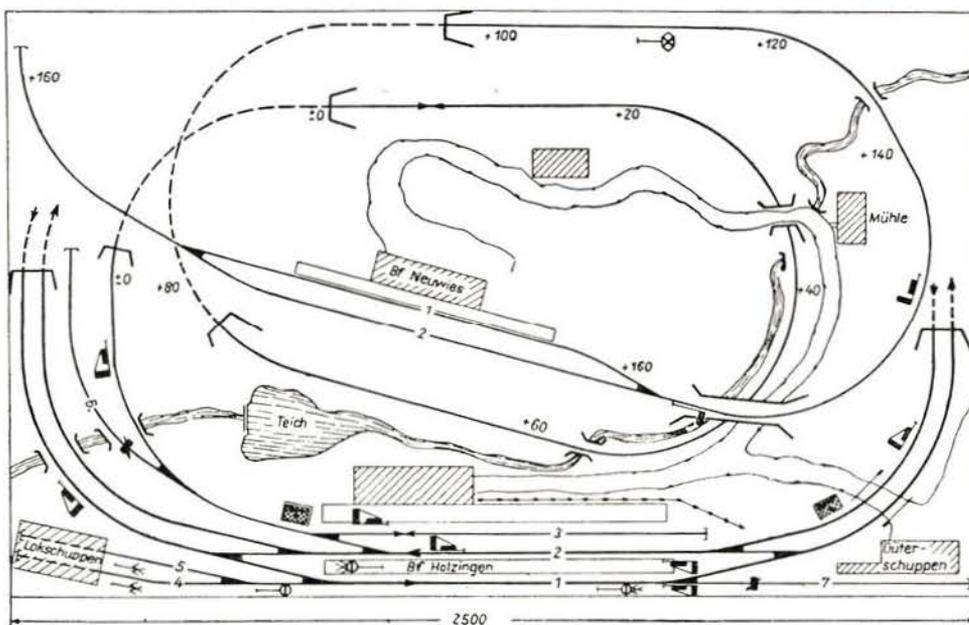


Bild 4 Gleisplan der Modelleisenbahnanlage Altenberg—Holzlingen—Wiesmar aus Heft 1/57.