

JAHRGANG 7

AUGUST 1958

8

DER MODELLEISENBAHNER

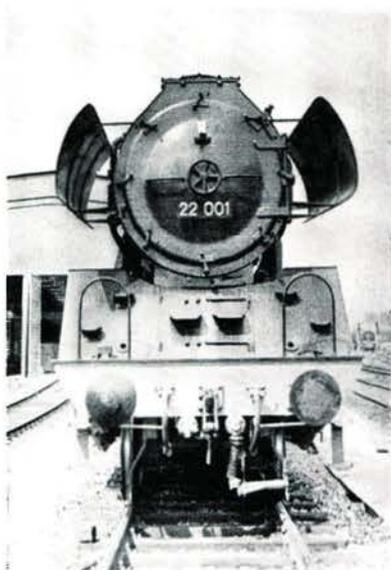
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon . . .

● daß die Deutsche Reichsbahn jetzt auch eine Lokomotive der Baureihe 22 besitzt? Die ebenfalls in das Rekonstruktionsprogramm einbezogene Baureihe 39⁰⁻² (ehemalige preußische P 10) wird nach der Rekonstruktion die Stammnummer 22 erhalten. Die erste Lok, die 22 001, ist schon der Fahrzeugversuchsanstalt Halle übergeben worden.

● daß am 1. Mai 1920 die erste Dampflokomotive in den Skoda-Werken in Pilsen gebaut wurde und daß die letzte Dampflokomotive (Baureihe 556.0) das Werk am 1. Mai 1958 verlassen hat? Jetzt werden in diesem Werk nur noch Elloks und Turbolokomotiven gebaut werden.

● daß das Bahnbetriebswerk in Mülheim/Ruhr der Deutschen Bundesbahn, das als besonders gut eingerichtet bekannt ist, der Bonner Nato-Armee als Panzer-Werkstatt übergeben worden ist?

● daß die Strecken der Norwegischen Staatsbahnen durch insgesamt 719 Tunnel führen? Die Gesamtlänge der übertunnelten Strecken mißt 182 Kilometer.

● daß die Kleinbahn der Insel Gotland, die 80 Jahre alt ist, jetzt stillgelegt werden soll? Die GJ (Gotlands Järnvögar) haben seit 1948 jährlich einen Rückgang von 10 % im Personenverkehr zu verzeichnen. In der Blütezeit dieser Bahn umfaßte der Lokpark einmal 19 Lokomotiven.

● daß die NSB (Norwegische Staatsbahn) schon im Jahre 1875 zweiachsige Doppelstockwagen besaß? Diese Wagen dienten der Personenbeförderung.

AUS DEM INHALT

Alles für den Sieg des Sozialismus	217
Modellbahnwettbewerb 1958 erfolgreich beendet	218
Herbert Haferkorn	
Kleiner Raum — große Möglichkeiten	221
Lothar Graubner	
Eine notwendige Verbesserung	224
Hans-Dietrich Stäge	
Die Entwicklung der Berliner S-Bahn	226
Hannes Weber	
Erweiterung des Piko-Netzanschlußgerätes	229
Fritz Hornbogen	
Das Piko-Schaltrelais	230
Günter Barthel	
So fährt man Puffer an Puffer	232
Walter Herschmann	
Schnellzugtenderlokomotive Reihe 464.0 der Tschechoslowakischen Staatsbahnen	234
Bist Du im Bilde?	237
Werner Müller	
Einiges über die Staatliche Güteinspektion	238
Elektrotechnik für Modelleisenbahner	Beilage

Titelbild:

Personenzuglokomotive der Baureihe 39⁰⁻² vor einem Meßwagen für Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild: Strecke Leipzig—Bitterfeld elektrifiziert. Am 31. 5. 1958, 14.59 fuhr der erste elektrisch geförderte Probezug mit der Ellok E 44 136 in den Hbf Leipzig ein. Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Die Entwicklung einer Modelleisenbahnanlage
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe E 70 in der Baugröße H 0
Kehrschleife, Gleisdreieck und Gleisverschlingung bei Zweischienenbetrieb
Dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive V 200

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

Alles für den Sieg des Sozialismus

Jungeisenbahner erfüllen ihre Verpflichtungen zum V. Parteitag der SED

Der V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands weist allen Werktätigen eine klare Perspektive für den Sieg des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik.

Diese richtungweisenden Beschlüsse waren jedoch nur möglich, weil alle Werktätigen und besonders die Jugend hervorragende Taten bei der Erfüllung der Planaufgaben vollbrachten.

Einen Höhepunkt und Beweis für die feste Verbundenheit mit der Partei der Arbeiterklasse war die Vorbereitung des V. Parteitages. Die Jungeisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik taten das auf ihre Art.

Im Rahmen des Kampfprogramms der Deutschen Reichsbahn und des Aufgebotes Junger Sozialisten wurden hervorragende Leistungen vollbracht. Ausgehend von der Jugendbrigade Schneider des Berliner Ostbahnhofes und der Jungeisenbahnerkonferenz des Reichsbahndirektionsbezirkes Berlin wurden in allen Reichsbahndirektionsbezirken Kampfprogramme für die Führung des Wettbewerbes von den Jungeisenbahnern beschlossen.

Im Mittelpunkt stand die Lokomotive 23¹⁰ „V. Parteitag“, für die es galt, 450 000,— DM durch freiwillige Einsätze zu erarbeiten.

Das Lokomotivwerk „Karl Marx“ in Babelsberg verpflichtete sich, diese Lokomotive zusätzlich herzustellen. Viele Zulieferbetriebe, wie z. B. das Stahl- und Walzwerk Gröditz, Schwermaschinenbau Wildau, Armaturen- und Gerätebau Magdeburg u. a., unterstützten den Bau der Lokomotive durch zusätzliche Materiallieferungen, die teilweise kostenlos erfolgten.

Die jungen Eisenbahner nutzten die vielfältigsten Möglichkeiten aus, um ihre Lokomotive zu finanzieren. Dabei bewährten sich besonders die Jugendbauten, die in fast allen Rbd-Bezirken eingerichtet wurden. So standen z. B. die Jugendbauten bei der Elektrifizierung im Bezirk Halle, der Jugendbau bei Weißenfels des Rbd-Bezirkes Erfurt, der Jugendbau in Berlin-Wuhlheide und nicht zuletzt der zentrale Jugendbau der Deutschen Reichsbahn in Lalendorf, Bezirk Rostock, im Mittelpunkt aktiver Jugendarbeit. Das Besondere an diesen Jugendbauten bestand darin, daß die Arbeit der Jungeisenbahner, die zu den Jugendbauten delegiert waren, von den zurückbleibenden Jugendlichen und vielfach auch von den älteren Kollegen übernommen wurde. Hierdurch wurde ein großer Teil der Gelder dem Konto „Junger Sozialisten“ für die Jugendlok zugeführt.

Weiterhin bildeten die Jugendlichen Entladebrigaden in den Güterabfertigungen und in den Bahnbetriebswerken, Reinigungsbrigaden in den Bahnbetriebswagenwerken, fuhren Sonderschichten als Zugbegleit- und Lokpersonal usw.

Die Lehrlinge legten in freiwilliger Arbeit Waldschutzstreifen an und führten Altstoffsammlungen durch. Die Jugendlichen des Raw Dessau reparierten in freiwilliger Arbeit eine Kleinlok und erarbeiteten dadurch 6000 DM für das Konto „Junger Sozialisten“.

Im Raw Berlin-Schöneeweide taten die Jugendlichen dasselbe bei der Reparatur eines Kühlwagens.

• So gab es insgesamt 36 822 Verpflichtungen, die von 47 969 Jungeisenbahnern übernommen wurden. Diese große Aktivität und Begeisterung der jungen Eisenbahner widerspiegelten sich nicht zuletzt im Endstand des Kontos „Junger Sozialisten“ mit 1 641 829,14 DM.

Die Jungeisenbahner entschlossen sich, noch eine zweite Jugendlok 23¹⁰ für den V. Parteitag zu finanzieren, und sie verwirklichten diesen Beschluß auch prompt.

Einen nicht geringen Anteil hatten auch die Modelleisenbahner. Sie ließen ihren großen Bruder, die 23¹⁰, nicht allein. Viele fleißige und geschickte Hände der Modelleisenbahner trugen dazu bei, das große Ziel zu erfüllen, um dadurch ihre Verbundenheit zur Eisenbahn erneut zu beweisen.

Durch Arbeitseinsätze, Sonderschichten und Altstoffsammlungen, wie das z. B. die Jungen Pioniere der Arbeitsgemeinschaften „Junge Modelleisenbahner“ in Jüterbog und Erfurt taten, konnten Mittel für den Bau der Jugendlok zur Verfügung gestellt werden.

Der Wettbewerb der Jungeisenbahner hatte jedoch zum Hauptinhalt, einen allgemeinen Aufschwung in der gesellschaftlichen Arbeit, insbesondere in der Aktivierung der FDJ-Gruppen und Grundeinheiten zu erreichen.

Eine durchgeführte Kampfwoche und später, verbunden mit der „Aktion Blitz“ des Zentralrates der FDJ, drei weitere Kampftage — in denen wir besonders auf die Werbung von FDJlern, Sportlern und den Erwerb des Abzeichens für Gutes Wissen orientierten — erbrachten große Erfolge.

Wir schätzen ein, daß in der zweiten Hälfte des Wettbewerbsverlaufs die gesellschaftliche Aktivität sich bedeutend erhöht hat. Dieses kommt nicht zuletzt dadurch zum Ausdruck, daß 150 neue FDJ-Grundeinheiten geschaffen wurden und 2421 Jungeisenbahner den Ehrendienst bei den Nationalen Streitkräften aufnahmen. Alle anderen gestellten Kampfziele wurden übererfüllt. So wurden 7412 Leser für die „Junge Welt“ und 13 771 für die „Fahrt frei“ geworben. 6623 Jugendliche traten dem sozialistischen Jugendverband der Freien Deutschen Jugend bei. Für die Sportvereinigung Lokomotive konnten 7443 Jungeisenbahner gewonnen werden. In den Zirkeln „Junger Sozialisten“ erwarben sich 10 000 Jugendliche Kenntnisse von der Lehre des Marxismus-Leninismus, wobei bereits 6648 Jungeisenbahner das Abzeichen für Gutes Wissen erwerben konnten.

Der Erfolg des Wettbewerbs beruht darauf, daß die Jungeisenbahner ein konkretes Ziel vor Augen hatten, daß die Leistungen meßbar und vergleichbar waren, daß der Wettbewerb öffentlich von den FDJ-Grundeinheiten unter Führung der SED und mit voller Unterstützung aller Eisenbahner geführt wurde. Diese Erfolge der Jungeisenbahner sind nicht zuletzt auf die kameradschaftliche Hilfe und die gute Zusammenarbeit zwischen den Modelleisenbahnern und den Jungeisenbahnern zurückzuführen. Wir sind davon überzeugt, daß die Modelleisenbahner die Jungeisenbahner bei der Erfüllung ihres neuen Zieles, bis zum Jahresende einen Doppelstockgliederzug zu finanzieren, ebenfalls unterstützen werden.

E. Franke G. Nitzschke
Ministerium für Verkehrswesen



Bild 1 Die Jury bei der Arbeit.

Modellbahnwettbewerb

1958

erfolgreich beendet

Конкурс любителей модельных железных дорог

Model railway competition 1958 successful terminated

Concours de chemin de fer modèle 1958 terminé avec succès

Modellbahn-Wettbewerb 1958 erfolgreich beendet

Auch in diesem Jahre hatte bekanntlich der Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit, zu einem Modellbahn-Wettbewerb aufgerufen. Wie alljährlich wurde die Endauswertung so gelegt, daß die Siegerehrung am „Tag des deutschen Eisenbahners“ vorgenommen werden konnte. Damit dokumentiert sich wiederum einmal mehr die enge Verbundenheit zwischen der großen und der kleinen Eisenbahn und zwischen den Eisenbahnern selbst und den Modelleisenbahnern.

Welchen Verlauf nahm der Modellbahn-Wettbewerb 1958 und wie sah seine Auswertung aus? Er wurde in diesem Jahre in der Hauptstadt Deutschlands, in Berlin, zum Abschluß gebracht. Man hatte dazu seitens des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn als Räumlichkeit den kleinen Kulturraum des Reichsbahnausbesserungswerkes Berlin ausgewählt. Heute können wir sagen, daß dies eine glückliche Wahl war und daß die anschließend durchgeführte öffentliche Ausstellung der Wettbewerbsobjekte in diesem Raum einen vollen Erfolg hatte. Weniger gut war allerdings die organisatorische Vorbereitung für die Endauswertung, wodurch der Jury die Arbeit unnötig er-

schwert wurde. Aus diesem Fehler muß für folgende Wettbewerbe unbedingt die Schlußfolgerung gezogen werden.

Die Jury tagte am 2. Juni 1958 im Reichsbahnausbesserungswerk Berlin und hatte die Aufgabe, insgesamt 163 Modelle von 61 Teilnehmern zu beurteilen. Zwei Teilnehmer, darunter ein Modellbahnfreund aus Prag, reichten leider ihre Arbeiten zu spät ein, so daß sie nicht mehr mit berücksichtigt werden konnten. Dasselbe Schicksal ereilte zwei andere Teilnehmer, die aus dem Wettbewerb ausgeschlossen werden mußten, weil sie nicht die ausgeschriebenen Bedingungen beachteten (Wahl der richtigen Baugröße).

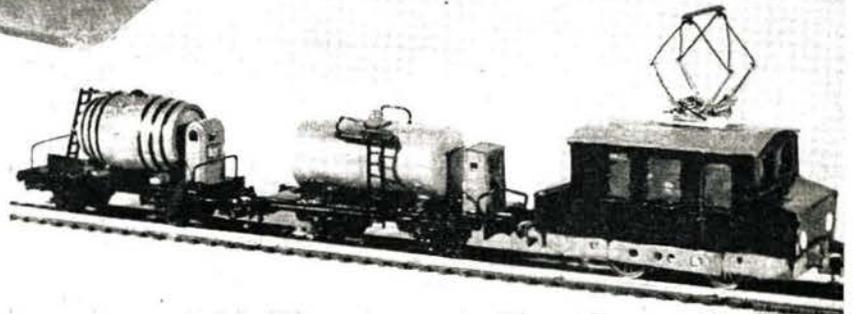
Die Zahl der Teilnehmer ist gegenüber den Vorjahren nicht besonders gestiegen. Erfreulich hingegen ist die verhältnismäßig starke Teilnahme von Freunden aus der Tschechoslowakischen Republik und aus der Volksrepublik Ungarn, ein Zeichen dafür, daß unser Modellbahn-Wettbewerb auch über unsere Grenzen hinaus bereits traditionell und populär geworden ist.

Die Jury bestand aus insgesamt zwölf gleichberechtigten Mitgliedern und setzte sich aus je einem Vertreter der Industriegewerkschaft Eisenbahn, des Ministeriums



Bild 2 Arbeit des 1. Siegers in der Gruppe der Einzelteilnehmer bis 14 J., Dettlef Effenberger, Weimar.

Bild 3 Diese Fahrzeuge fertigte der 13jährige Schüler Ruppert Hamm aus Jena in der Baugröße H0 an und wurde damit 2. Sieger in der Gruppe der Einzelteilnehmer bis 14 Jahre.



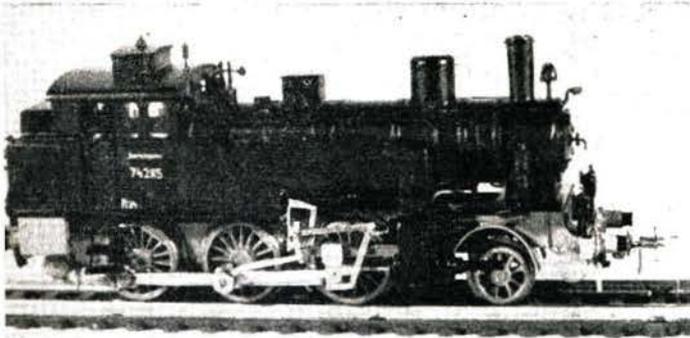


Bild 4 Modell der Lok 74 285 in der Baugröße H0, das der 1. Sieger in der Gruppe Einzelteilnehmer von 14 bis 18 Jahren, der Oberschüler Michael Günther, Plauen, anfertigte.

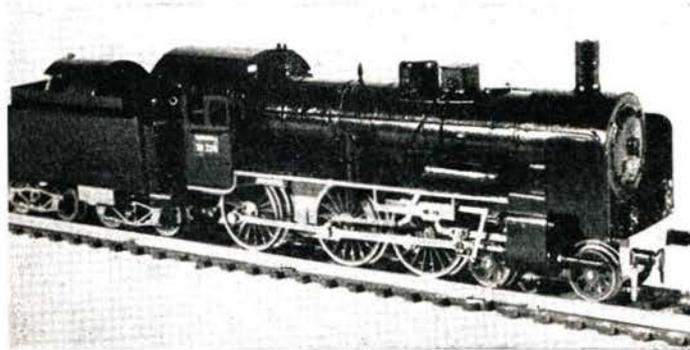


Bild 5 2. Sieger in der Gruppe der Einzelteilnehmer von 14 bis 18 Jahren wurde der 16jährige Oberschüler Hans-Walther Riedel aus Halle (Saale) mit einem Modell der Lok 38 3311 in der Baugröße H0.

für Verkehr, der Hochschule für Verkehrswesen, des Ministeriums für Volksbildung, der Zentralen Leitung der Pionierorganisation, der volkseigenen Modellbahnindustrie, des Handwerks, unserer Redaktion und aus Schülern zusammen. Den Vorsitz führte auf einstimmigen Beschluß der bekannte und bewährte Modellbauer Fritz Hornbogen vom VEB Elektroinstallation Oberlind, dem Herstellerbetrieb der bekannten Piko-Modellbahn. Alle zum Wettbewerb eingereichten Arbeiten wurden von der Jury eingehend begutachtet. Die Mitglieder der Jury riefen dann jeweils einzeln einem besonderen Aufschreiber diejenige Punktzahl laut zu, die sie dem betreffenden zur Diskussion stehenden Modell zuschrieben. Diese Punkte wurden alsdann aufgerechnet. Jeder Punktrichter hatte für jeden Wettbewerbsteilnehmer 15 Punkte zur Verfügung, die er nach verschiedenen, zusammenwirkenden Gesichtspunk-

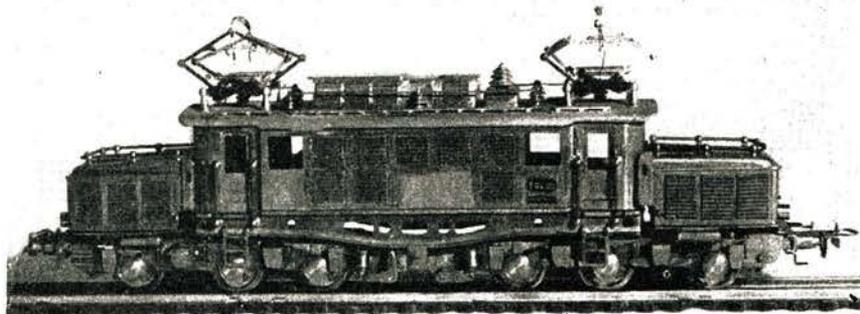
ten vergeben konnte. Dabei spielten die eigene Idee, die Ausführung des Modells und andere Faktoren eine große Rolle. Handelte es sich um ein Funktionsmodell, wie z. B. eine Lokomotive, so konnte man noch bis zu 5 Punkte zusätzlich für die Funktion geben. Somit konnte ein Teilnehmer mit einem hervorragenden Funktionsmodell eine Punkthöchstzahl von 240 Punkten erzielen. Das Alter brauchte bei diesem System überhaupt nicht berücksichtigt zu werden, da man außerdem alle Teilnehmer noch in sechs besondere Bewertungsgruppen einstuft, die sich nach dem Alter richteten. Man unterschied dabei einmal grundsätzlich Einzel- und Kollektivteilnehmer und weiterhin solche bis zu 14 Jahren, von 14 bis zu 18 Jahren und über 18 Jahre, woraus sich diese sechs Bewertungsgruppen ergaben. Die weitaus meisten Teilnehmer waren Einzelteilnehmer über 18 Jahre. Weiterhin wird von Interesse sein, zu erfahren, daß die meisten eingereichten Arbeiten in der Baugröße H0 und einige auch in der Baugröße 0 angefertigt wurden, während die Größen TT und I völlig fehlten.

In der Gruppe 1 (Einzelteilnehmer bis zu 14 Jahren) ging der Schüler Detlev Effenberger mit einer erreichten Punktzahl von 154 als Sieger hervor. Seine Arbeit zeigt unser Bild 2. Er erhielt 60,— DM und eine



Bilder 6 und 7 Hervorragende Arbeit leistete der 46jährige Willi Wendler aus Westberlin mit mehreren Fahrzeugen und Hochbauten im Maßstab 1:45. Er wurde damit überlegener 1. Sieger in seiner Gruppe.

Bild 8 Modell der Ellok E 94 02 in der Baugröße H0, das der Dessauer Hans Walther schuf. Er errang damit den 2. Platz in seiner Bewertungsgruppe.



Piko-Lok Baureihe 50. Den zweiten Platz dieser Gruppe belegte der Schüler Ruppert Hamm, der 40,— DM und einen Baukasten der Firma Auhagen bekam. Für seine Fahrzeugmodelle hatte er 102 Punkte erhalten (Bild 3).

In der Gruppe 2 (Einzelteilnehmer von 14 bis zu 18 Jahren) waren die Arbeiten schon wesentlich besser. Hier wurde 1. Sieger der Oberschüler Michael Günther mit einem hervorragenden Modell einer Lok der Baureihe 74 (Bild 4). Er bekam dafür von der Jury 215 Punkte, und als Preis erhielt er 80,— DM und eine Piko-Lok E 44. Sein schärfster Konkurrent war der Oberschüler Hans-Walther Riedel, dem für seine Lok 38 3311 (Bild 5) 186 Punkte zugesprochen wurden. Der Preis für ihn waren 70,— DM und ein Auhagen-Baukasten.

Am schwersten war es für die Jury, die dritte Gruppe zu beurteilen (Einzelteilnehmer über 18 Jahre), da hierin die meisten Teilnehmer zu bewerten waren. Aus dieser Gruppe ging ganz klar mit Abstand der Westberliner Willi Wendler als Sieger hervor, der für seine vorzüglichen Modelle von Fahrzeugen und Hochbauten die Baugröße 0 wählte. Er erreichte im übrigen damit als einziger Wettbewerbsteilnehmer die mögliche Höchstpunktzahl 240. Seine Arbeiten bestechen durch Exaktheit und größte Funktionsfähigkeit (Bilder 6 und 7). Willi Wendler erhielt als Preis 180,— DM zum Einkauf von Modellbahnerzeugnissen. Zweiter Sieger dieser großen Gruppe wurde Hans Walther, der ein sehr gut funktionierendes Modell

der Ellok E 94 baute und als Preis 140,— DM erhielt (Bild 8).

In der Bewertungsgruppe 4 (Kollektive bis zu 14 Jahre) war leider kein Teilnehmer vertreten. In der Gruppe 5 (Kollektive von 14 bis zu 18 Jahren) stellte die Arbeitsgemeinschaft der Station Junger Techniker in Karl-Marx-Stadt mit guten Modellen von Hochbauten den 1. Sieger. Das Kollektiv errang damit 151 Punkte und bekam 120,— DM und eine Piko-Lok E 46. Ihm folgte das Kollektiv der Arbeitsgemeinschaft Großröhrsdorf, das einen kompletten modernen Schnellzug (Bild 9) baute und dafür einen zweiten Preis in Höhe von 100,— DM erhielt.

Die Gruppe 6 (Kollektive über 18 Jahre) wies leider nur ein Teilnehmer-Kollektiv auf, das damit nicht zum Sieger erklärt werden konnte. Seine Arbeit zeigen wir im Bild 10. Wir werden in unseren nächsten Heften weitere Bilder vom Modellbahnwettbewerb 1958 veröffentlichen.

Abschließend kann gesagt werden, daß auch der diesjährige Wettbewerb zu einem vollen Erfolg führte. Das beweist auch die Tatsache, in welcher Form die Berliner Bevölkerung an der Ausstellung Interesse zeigte. So hat auch dieser Wettbewerb nicht nur wieder hervorragende Leistungen von Modelleisenbahnern jeden Alters hervorgebracht, sondern darüber hinaus wesentlich dazu beigetragen, den Gedanken um die Modelleisenbahn und den polytechnischen Wert dieser Liebhaberei weiter zu verbreiten.

Helmut Kohlberger

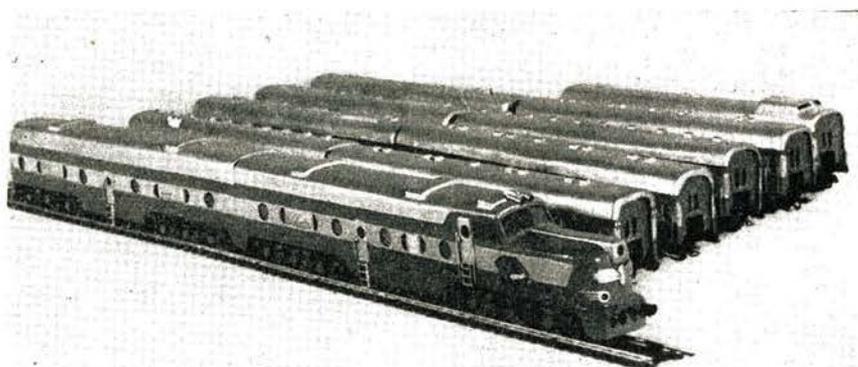
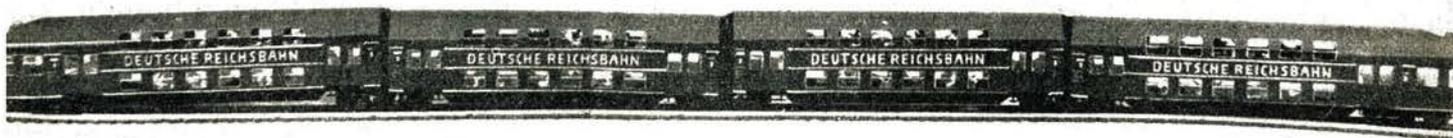


Bild 9 Einen vollständigen Diesel-Expreszug baute in der Baugröße H0 die Arbeitsgemeinschaft Großröhrsdorf/OL und wurde damit 2. Sieger der Bewertungsgruppe 5.

Bild 10 Modell eines Doppelstockwagenzuges der Deutschen Reichsbahn, gebaut nach einem Bauplan aus „Der Modelleisenbahner“ Nr. 7/1953 vom Kollektiv Max und Horst Steger aus Burgstedt in Sachsen. Leider war dies die einzige Kollektivarbeit in der Bewertungsgruppe 6.



Маленькое пространство — большие возможности

Small ground great possibilities

Grandes possibilités sur un espace restreint

DK 688.727.862

Als ich vor fünf Jahren daran ging, meinem damals achtjährigen Sohn eine H0-Anlage zu bauen, mußte ich dem kindlichen Alter Rechnung tragen, mir aber gleichzeitig vor Augen halten, daß mit den Jahren auch die Ansprüche größer werden würden. Ich mußte also daran denken, daß der Weg vom einfachen Spiel zur anregenden Unterhaltung oftmals nicht weit ist.

Außerdem mußte ich Rücksicht darauf nehmen, daß meine Wohnung es nicht zuließ, eine Anlage aufzubauen, die das ganze Jahr über stehen bleiben konnte und daß schließlich die Anschaffungen nur nach und nach möglich sein konnten.

Es war aber mein Ziel, trotz beengter Platzverhältnisse eine stationäre Anlage aufzubauen, die folgende Vorteile in sich vereinigen sollte:

Leichte Demontage, geringer Raumbedarf (2,15×1,15 m), große Strecke, vielseitiger Rangierbetrieb, Ausbau in verschiedenen Bauabschnitten, Zweizugbetrieb, landschaftliche Geschlossenheit.

Zuerst wurde das Material für die Grundplatte und die Holzbocke beschafft, auf denen die 2150 × 1150 mm große Anlage Platz finden sollte.

Im ersten Jahr (es stand nicht viel Zeit zur Verfügung) bestand die Anlage nur aus einem Gleisoval. Die selbstgebauten Gleisstücke waren so bemessen, daß bestimmte Stücke später herausgenommen und durch Weichen ersetzt werden konnten. Dieses Prinzip habe ich auch bei allen späteren Erweiterungen der Anlage in den folgenden Jahren beibehalten.

Im zweiten Jahr wurde der eigentliche Grundstock zur späteren Gesamtanlage geschaffen. Durch Einbau von vier Weichen erhielt ich einen Durchgangsbahnhof mit zwei Gleisen und einem Umfahrgleis, das zunächst als Abstellgleis benutzt wurde (Bild 1). In der linken

hinteren Ecke entstand ein Berg aus Holzleisten, Pappe und geleimtem Packpapier. Im Hintergrund führt das Gleis kurz hinter dem Tunnelmund über eine Brücke. Ein Bach, der aus einem Teich unterhalb des Berges kommt, fließt darunter hinweg. Von rechts führt die Straße aus einem Ort zum umzäunten oder durch Hecken eingefassten Bahnhofsvorplatz.

Im dritten Jahr wurde der Bahnhof durch einen Güterbahnhof, ein Freiladegleis und ein Abstellgleis erweitert (Bild 2). Der Zweizugbetrieb wurde aufgenommen, deshalb die Strecken abschaltbar gemacht, und zwar so, daß ein interessanter Rangierbetrieb abgewickelt werden konnte.

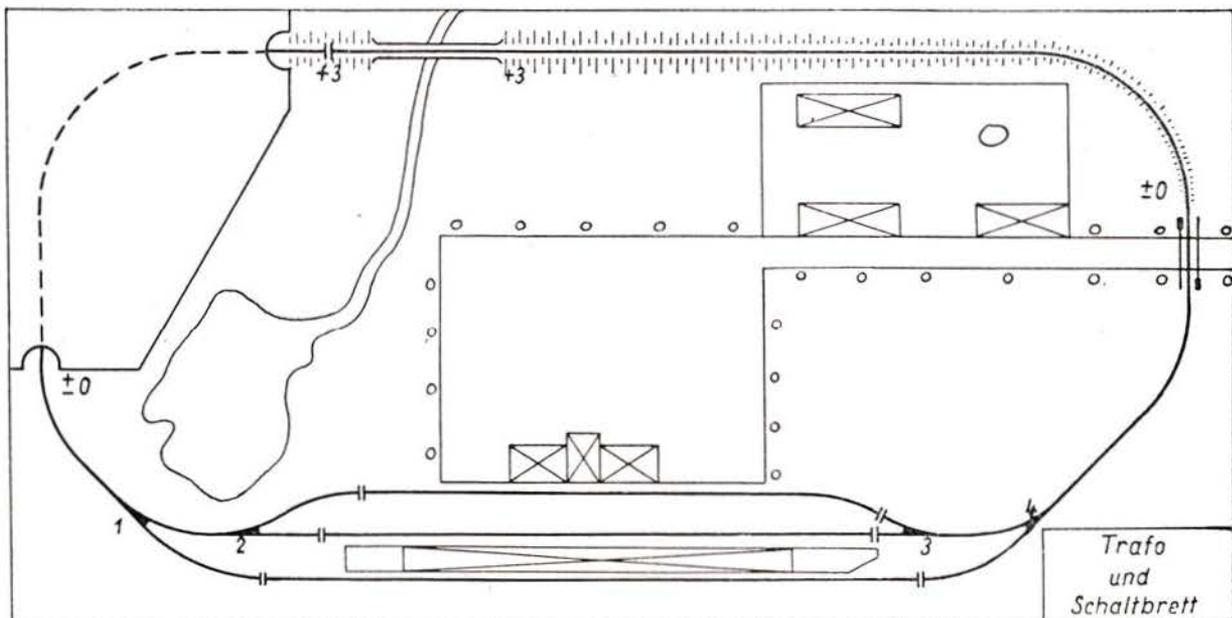
Der Bahnsteig blieb am alten Platz. Der Personenbahnhof, von dem die Fahrgäste durch eine Unterführung zum Bahnsteig gelangen, rückte weiter nach links, weil Platz für den Güterbahnhof benötigt wurde.

Die entscheidende Änderung, verbunden mit der Verlängerung der Strecke, wurde im vierten Jahr ausgeführt. Dazu war es notwendig, die Steigung der Strecke an der linken Seite schon an einem früheren Punkt beginnen zu lassen, um ein Gleis über das andere führen zu können (Bild 3).

Die eingebauten Weichen 1, 2 und 3 konnten unverändert bestehen bleiben. Während die Weiche 7 nur geringfügig verlegt werden mußte. Die Stromzuführungen der meisten Trennstrecken blieben ebenfalls unverändert. Nur die Länge der Trennstrecken, soweit sie dem eigentlichen Streckenbetrieb dienen, wurden geändert bzw. ergänzt.

Der Berg mußte für die zweigleisige Strecke grundlegend umgebaut werden. Bahnhof und Güterbahnhof tauschten letztmalig ihre Plätze, während der Bahnsteig seine alte Lage beibehielt. Er gehört zu einem

Bild 1 Noch besteht die Anlage nur aus einem einfachen Gleisoval mit einem kleinen Durchgangsbahnhof.



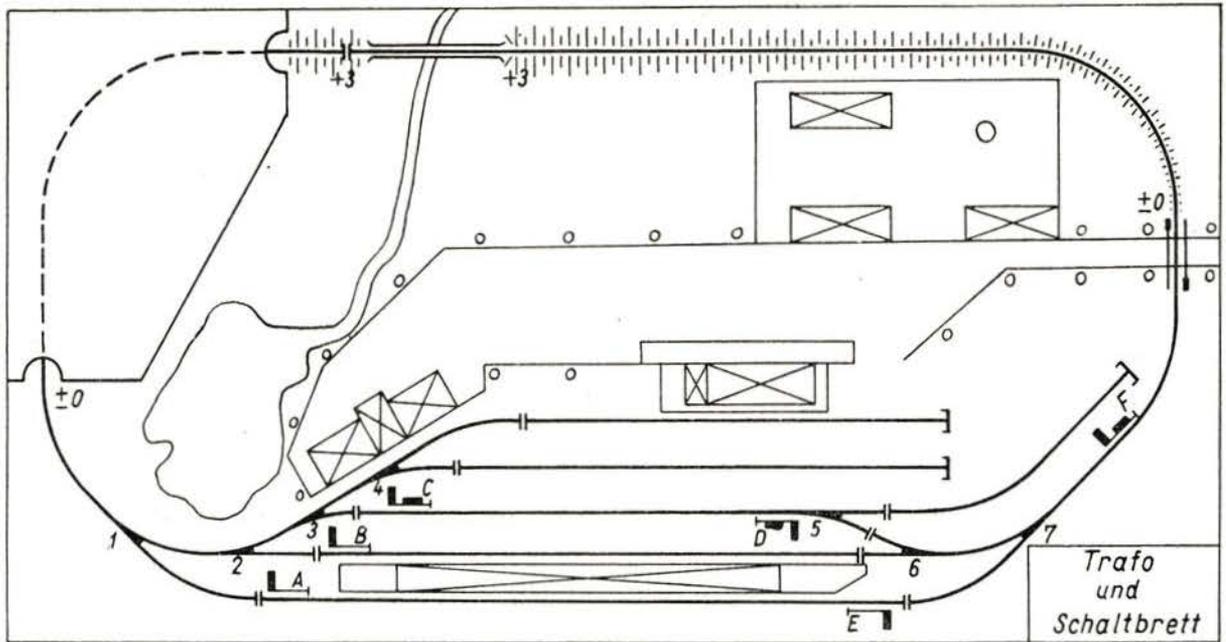


Bild 2 Ein Güterbahnhof hat mit seinen Gleisen die Anlage bereits erweitert und die Fahrmöglichkeiten erhöht.

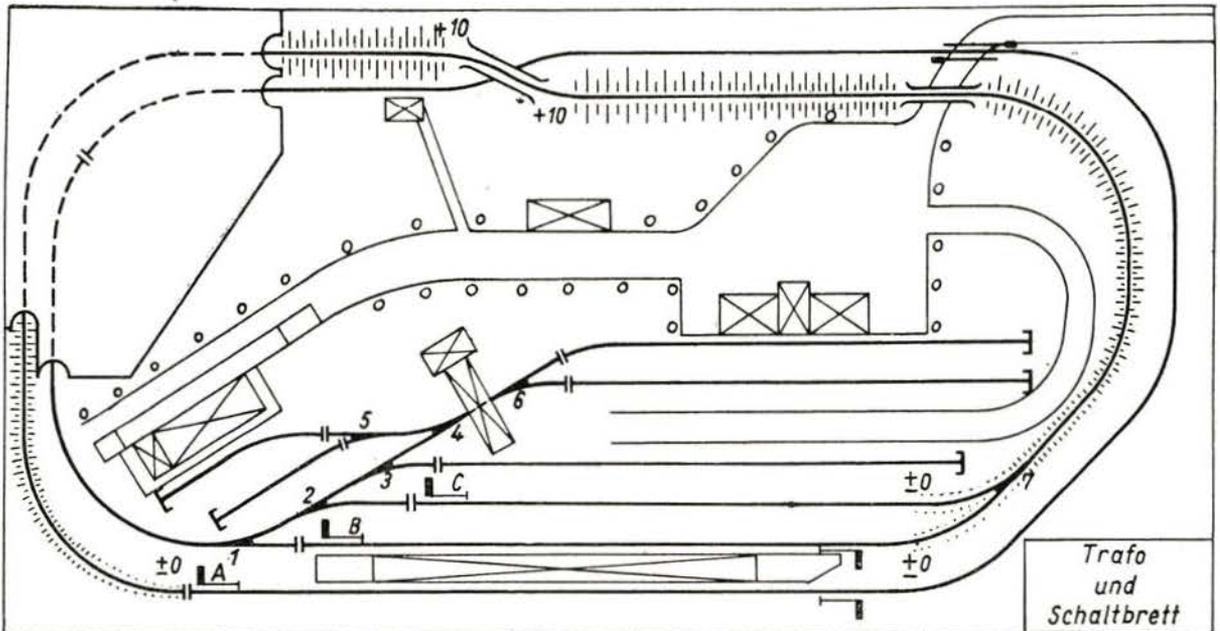


Bild 3 Aus dem einfachen Durchgangsbahnhof ist ein vereinigter Durchgangs- und Kopfbahnhof geworden. Um die Fahrzeiten zu erhöhen, wurde die Strecke verlängert.

Durchgangsbahnhof. Beide Gleise sowie das Umfahrgleis sind durch Signale mit automatischer Zugbeeinflussung gesichert. Diese Maßnahme wurde notwendig, weil hier zwei Züge mit verschiedener Geschwindigkeit gleichzeitig verkehren. Diese werden von einem Trafo aus gesteuert (1 D-Zug mit Piko-Ellok und ein Personen- bzw. Güterzug mit Piko-Lok Baureihe 80). Der Bahnhof ist nunmehr zu einem vereinigten Durchgangs- und Kopfbahnhof geworden. Auf dem Kopfbahnhof beginnen und enden die Nebenbahn- und Nahverkehrszüge. Ein Reiterstellwerk hat die Anlage bereichert, von dem aus der ganze Rangierbetrieb geleitet wird. Das Bedienungspult, bestehend aus einem Piko-Netzanschlußgerät, sieben Paar Weichentasten und acht Schaltern zum Abschalten der einzelnen Trennstrecken sowie drei Schaltern für die Signale mit automatischer Zugbeeinflussung, habe ich in der rechten

vorderen Ecke der Anlage untergebracht. Auf diese Grundplatte montierte ich sämtliche Schalter und darüber auf einem kleinen Gestell das Netzanschlußgerät.

In dieser Form ist die Anlage nun schon länger als ein Jahr in Betrieb. Dabei hat sich jedoch herausgestellt, daß die letzte Form der Weiterentwicklung vom Standpunkt des Modelleisenbahners aus zu berechtigter Kritik Anlaß gibt. So ist z. B. zu beanstanden, daß die verlängerte Strecke wieder in denselben Bahnhof einmündet und daß außerdem der Neigungswinkel der Bergstrecke zu steil ist, wodurch die Zugleistung der Triebfahrzeuge beeinträchtigt wird. Außerdem wirkt die Steigung wenig vorbildgetreu.

Ich habe mich deshalb dazu entschlossen, die Anlage nochmals umzugestalten und folgende Änderungen auszuführen (Bild 4):

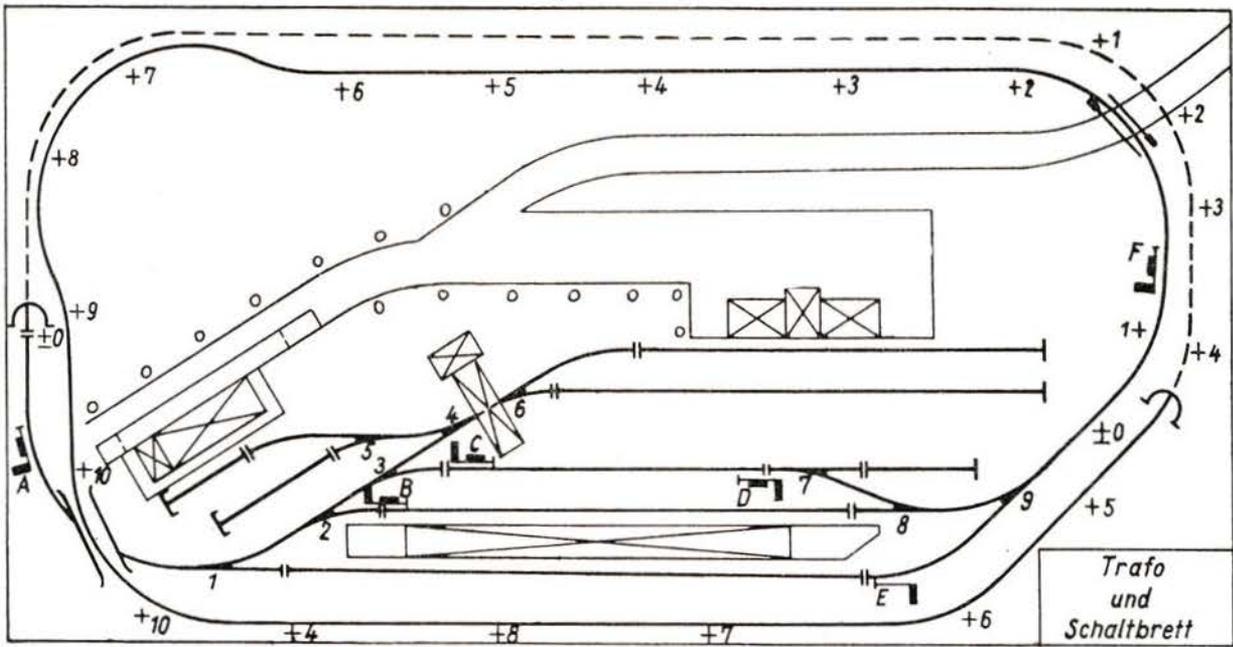


Bild 4 Die Anlage in ihrer letzten Ausdehnung.

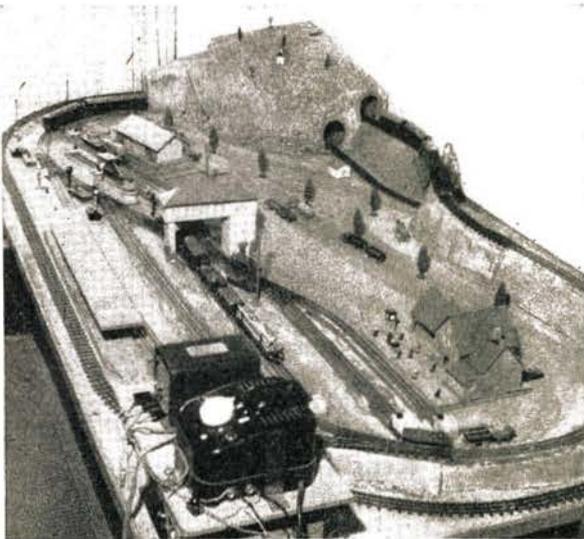


Bild 5 Gesamtüberblick über die Anlage nach dem Gleisplan im Bild 3.

Um zu erreichen, daß die Bergstrecke allmählich ansteigt, wird die schienenfreie Kreuzung der beiden Strecken nach links vorn verlegt. Dadurch kann das Gleis in einigen Bögen, in denen ja ohnehin schon ein größerer Reibungswiderstand zu verzeichnen ist, vollkommen eben verlegt werden. Der Berg mit Tunnel wird an der gesamten hinteren Seite durch einen Höhenzug ersetzt, an dem sich die ansteigende Strecke entlangzieht, bis sie links vorn die in der Ebene liegende Strecke überschneidet. Letztere verläuft dann hinten völlig verdeckt und wird erst auf der rechten Seite wieder sichtbar. Das erste Gleis vorn wird jetzt hoch verlegt. Es beeinträchtigt trotzdem nicht die Sicht auf die Bahnhofsgleise. Der Bahnsteig muß allerdings zwischen die beiden neuen Hauptgleise verlegt werden, von denen jedes für eine andere Fahrtrichtung mit Signalen ausgerüstet sein muß. Weitere Einzelheiten sind aus Bild 4 ersichtlich.

Selbstverständlich gibt es noch andere Möglichkeiten, auch auf kleinem Raum eine vielseitige Fahrmöglichkeiten bietende und damit interessante Modellbahn-

anlage zu bauen. Mein Bericht wird aber künftigen Modellbahnern manche Anregung vermitteln.

Seit dem Entstehen meiner Anlage sind sowohl das Gleis- und Wagenmaterial als auch die Loks und das Sicherungssystem laufend verbessert worden. Statt meines etwas primitiven Stellpultes hat man heute die Möglichkeit, ein Piko-Gleisbildstellwerk zu benutzen. Vor allem aber ist der Neuling heute in der glücklichen Lage, viele Hinweise der vorhandenen Fachliteratur zu entnehmen.

Anmerkung der Redaktion

Herr Haferkorn zeigt in anschaulicher Weise denjenigen Modelleisenbahnern, die mit Platzschwierigkeiten zu tun haben, wie man dennoch mit verhältnismäßig geringem Aufwand eine brauchbare Anlage bauen kann. Jedoch sind wir der Meinung, daß man auf diesen kleineren Anlagen auch die darauf verkehrenden Zuggarnituren entsprechend abstimmen sollte. Man muß also unbedingt den Einsatz von D-Zügen vermeiden. Ebenso raten wir, die Eisenbahnhochbauten im richtigen Größenverhältnis zu wählen.

Bild 6 Die Reisenden warten im Kopfbahnhof auf die Bereitstellung des Nebenbahnzuges.



Eine notwendige Verbesserung

Необходимая поправка

A necessary improvement

Une amélioration nécessaire

DK 688.727.862

Beim Studium der Beiträge „Raum ist auf der kleinsten Platte“ und „Gegenvorschlag zum Gleisplan Bad Hannental“ im Heft 2/58 fiel mir in den Gleisplanzeichnungen einiges auf, das zu berichtigen ich für notwendig halte. Es handelt sich um die Aufstellung einiger Signale und Kennzeichen in beiden Gleisplänen sowie um einige andere Kleinigkeiten, die dabei zu beachten sind.

1. Anlage Bad Hannental:

a) Alle drei Einfahrtsignale von dem Bahnhof I müssen zweiflügelig-gekuppelt ausgeführt sein, da die mög-

besteht auch noch eine zweite Gefahr gegenüber Rangierfahrten oder in Bewegung geratenen Fahrzeugen im Personenzugabstellgleis. Dem vorzubeugen würde hier jede auf Sicherheit bedachte Eisenbahnverwaltung vor der Mündung dieser Nebengleise in das Hauptgleis Gleisperrsignale oder besser noch Gleissperren (Aufleger) anbringen.

e) Die beiden Blocksignale (an der Brücke, Mitte oben) sollten etwas auseinandergerückt werden, um wenigstens den Schein einer Durchrutschlänge zu wahren.

f) Das Hauptsignal vor dem Empfangsgebäude im Bahnhof II ist falsch! Was soll es dort? — Wenn Ein-

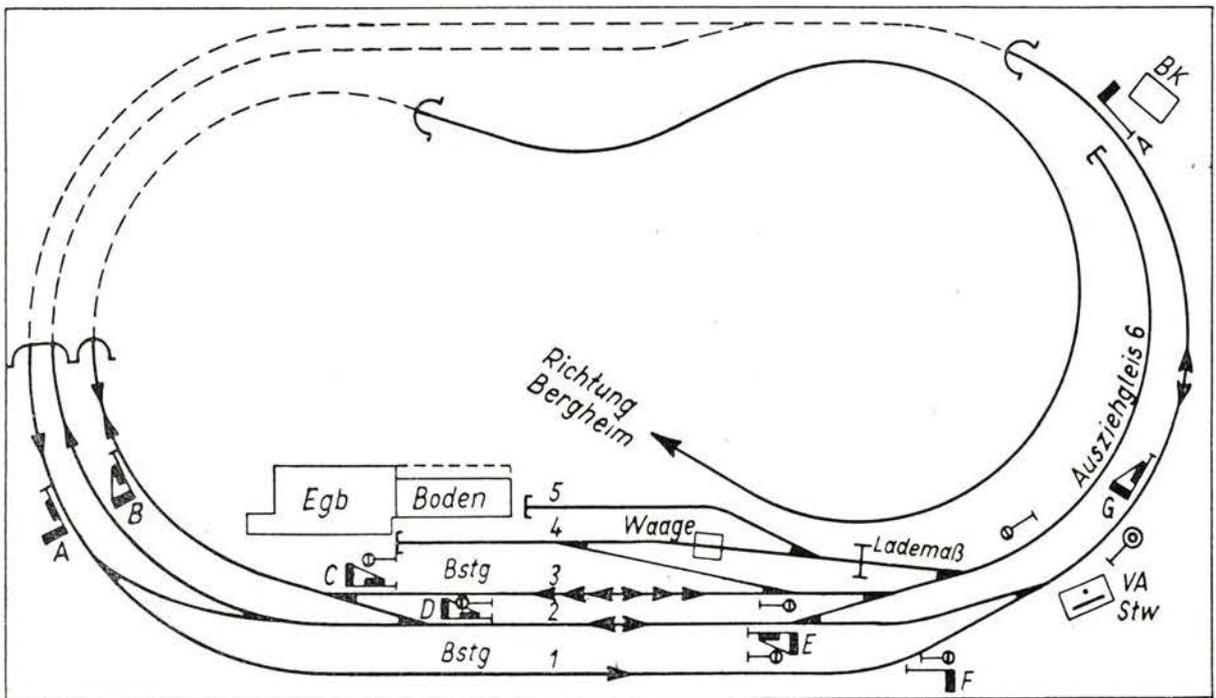


Bild 1 Ergänzierter und berichtigter Gleisplan der Modellbahnanlage „Luisental“ (in verzerrtem Maßstab gezeichnet).

lichen Einfahrwege über den gebogenen Strang mindestens einer Weiche führen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung erfordern.

b) Aus dem gleichen Grund wie unter a) erfordert die Ausfahrt aus Gleis 4 nach rechts ein zweiflügelig-gekuppeltes Signal.

c) Für die Ausfahrt aus den Gleisen 1 und 2 des Bahnhofs I genügt ein einziges Signal (Standort etwa in Höhe des Antriebes der verteilenden Weiche), aber auch wieder zweiflügelig-gekuppelt. Die zweifache Ausrüstung mit Signalen zur Ausfahrt in Richtung nach links ist in einem solchen Falle beim Vorbild nicht üblich. Beide Gleise sind keine durchgehenden Hauptgleise. Selbstverständlich ist dann aber auch die Fahrtstellung dieses einen Signals für zwei verschiedene Fahrtstraßen eingerichtet.

d) Und wie denkt sich O. Herfen den Schutz einer Einfahrt (von links z. B.) in Gleis 4 gegen eine Flankenfahrt aus dem Lokschuppen? Für die gleiche Einfahrt

fahrten (Zugfahrten) an dieser Stelle enden sollen, dann würde dieses Signal für eine weitere Bewegung des Zuges (als Rangierfahrt) doch nicht in Stellung „Fahrt frei“ gebracht werden. Wenn O. Herfen hierfür kein bayrisches Ruhesignal „in petto“ hat, dessen Ruhstellung die einzig mögliche Auftragsübermittlung durch ein Hauptsignal an Rangierfahrten zuläßt, dann sollte er das Hauptsignal dort lieber entfernen und dafür das Kennzeichen K 8a (die H-Tafel) aufstellen. Es bedeutet, daß die Zugspitze aller planmäßig haltenden Züge dort halten muß.

2. Im Gleisplan „Luisental“ müssen folgende Berichtigungen vorgenommen werden:

a) Das Einfahrtsignal B ist überflüssig. Aus der Anlagenbeschreibung geht eindeutig hervor, daß sein Standort auf Grund der im Rechtsverkehr betriebenen zweigleisigen Hauptbahn Luisental—Adorf völlig unbegründet, ja falsch ist.