

JAHRGANG 8

JUNI 1959

6

DER MODELLEISENBAHNER

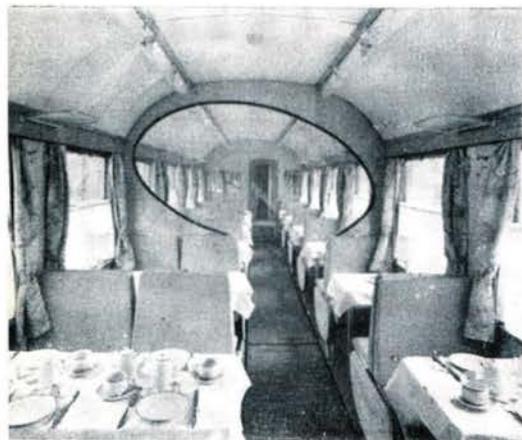
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN EINZELPREIS DM 1,-





Werkfoto

Wissen Sie schon . . .

● daß die volkseigene Waggonbauindustrie der Deutschen Demokratischen Republik ein weiteres Exportmodell herstellt? Hier handelt es sich um einen modernen Leichtbauspisewagen für das tschechoslowakische Reisebüro „Cedok“, dessen geschmackvolle Inneneinrichtung unser Bild zeigt. Der Wagen ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen.

● daß Guinea zur Zeit nur über 662 Kilometer Eisenbahnstrecke verfügt? Bis 1960 sollen aber zwei weitere Strecken von 120 und 150 km Länge in Betrieb genommen werden, die zum Transport von Tonerde dienen.

● daß die 7000-Tonnen-Eisenbahnfähre der Deutschen Demokratischen Republik 100 Tage vor dem geplanten Termin, also bereits am 20. Juni 1959, fertiggestellt sein wird? Das Schiff wird für 36 Güterwagen, 50 Personenwagen und 500 Passagiere aufnahmefähig sein und eine Länge von 135 Meter haben.

● daß die USA der Tschiang-kaischek-Clique auf Taiwan ein Darlehen von 3,2 Millionen Dollar gewährt haben, um das veraltete Eisenbahnnetz auf der Insel aus militärischen Gründen zu modernisieren? In der Volksrepublik China hingegen nahm seit der Befreiung das Eisenbahnwesen ohne ausländische Anleihe einen rapiden Aufschwung.

● daß im Sommerfahrplan der Deutschen Reichsbahn ein neuer Bäder-Expresß zwischen Berlin—Leipzig und Karlovy Vary—Prahá verkehren wird, der den Namen „Karlex“ erhält?

AUS DEM INHALT

Hans Vogel	
Zum Tag des deutschen Eisenbahners	145
Kurt Kube	
Der große Tag des kleinen Gabor	146
Wir stellen vor: Zeuke-TT-Bahn	148
Ing. Klaus Gerlach	
Von Schornsteindeckeln und rotierenden Fensterscheiben	149
Die sowjetischen Eisenbahnen und der Siebenjahrplan	150
Salzburger Modellbahn-Nockerln	151
Andere Länder — andere Modelleisenbahnen	152
Rudolf Lemnitz	
Meine TT-Anlage	153
Hans Köhler	
Noch einmal Wendezüge	154
Bist du im Bilde?	156
Günther Fiebig	
Güterzuglokomotive der Baureihe E 50	157
Ing. Eberhard Leupold	
Bauplan für einen HO-Doppelstockgliederzug, Teil 1	159
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	166
Manfred Kunze	
Modellbahnanlage „Morgensonne“	168
Hansotto Voigt	
„Pappstadt Hbf, alle aussteigen!“	169
Modelleisenbahn und polytechnische Erziehung	171
Elektrotechnik für Modelleisenbahner	Beilage

Titelbild

Überall wurde am 1. Juni der internationale Kindertag festlich begangen. Einen Lokomotivführer nach Herzenslust ausfragen zu dürfen, das ist schon ein Erlebnis und weckt Achtung vor diesem verantwortungsvollen Beruf.

Rücktitelbild

Für die ganz Eifrigen hält Piko auf der Leipziger Messe immer eine Selbstbedienungs-Anlage bereit. Offensichtlich ist damit das Richtige getroffen worden.

Fotos: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Bauanleitung für eine Besandungsanlage
Kleine Bastelei an der Pikoweiche
Personenzuglokomotive T 38 3 255 mit Abdampfturbinenriebtender
Modelleisenbahnausstellung in Brno
Wir bauen Formsignale, Teil 2

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — 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“, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1.— DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Aleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25—31, und alle DEWAG-Fillialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5; **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBÄHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBÄHNBÄU

Zum Tag des deutschen Eisenbahners *Strecke frei für den Sieg des Sozialismus*

Seit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik begehen die Eisenbahner am 14. Juni 1959 zum 9. Male ihren Ehrentag, den „Tag des deutschen Eisenbahners“.

Staatliche Ehrentage sind im Leben unserer Werktätigen besondere Tage, an denen sie sich gemeinsam über die Erfolge freuen und stolz sind auf das, was sie mit ihrer Hände Arbeit geschaffen haben.

Tag für Tag und Nacht für Nacht rollen Reise- und Güterzüge über das weitverzweigte Schienennetz unserer Republik. Die Eisenbahnstrecken verbinden alle Teile unseres Landes sowie die Deutsche Demokratische Republik mit den Nachbarländern.

Man wird sich der Bedeutung der Eisenbahn erst so richtig bewußt, wenn man sie als die Lebensader, den „Blutkreislauf“ der gesamten Wirtschaft bezeichnet findet.

Die Deutsche Reichsbahn ist der größte Verkehrsträger und zugleich der größte volkseigene Betrieb in der DDR, dessen Eisenbahner ihre Treue zur Arbeiter- und Bauern-Macht durch wahrhaft großartige Arbeitsleistungen im Betriebs- und Verkehrsdienst, auf der Lokomotive, in den Reparaturwerkstätten und in allen Dienststellen ständig bekundet haben.

So haben sie sich auch jetzt wieder mit als erste in die Front der großen Wettbewerbs- und Verpflichtungsbewegung zu Ehren des 10. Jahrestages der Gründung der DDR eingereiht. Unter der Führung der Partei der Arbeiterklasse gehen sie daran, ihren Beitrag zur Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe zu leisten. So ist der diesjährige Tag des deutschen Eisenbahners ein Höhepunkt bei der Erfüllung der Aufgaben des V. Parteitages und des 4. Plenums des Zentralkomitees der SED und ein wichtiger Meilenstein bei der Vorbereitung des 10. Geburtstages unserer Republik.

Bereits Mitte des Monats April 1959 standen über 135 000 Eisenbahner im Wettbewerb zu Ehren des 10. Jahrestages der Gründung der DDR. Nach Neuerermethoden arbeiteten zu dem gleichen Zeitpunkt 90 000 Eisenbahner. Allein in den Reichsbahnausbesserungswerken arbeiten 15 653 Eisenbahner nach der Seifert-Methode. Diese Zahlen werden sich bis zum Tag des Eisenbahners noch rapide vergrößert haben.

Diese Aktivität ist der Ausdruck des Dankes der Eisenbahner für die Anerkennung, die ihre Arbeit durch Partei und Regierung gefunden hat, und sie entspringt der Erkenntnis, daß erst unter den Bedingungen der Arbeiter- und Bauern-Macht ein wirklich leistungsfähiges Transportwesen entstehen konnte, bei dem die Initiative der Massen voll zur Wirkung kommen kann. Der Aufruf zur Erhöhung der Reisekultur bei der Deutschen Reichsbahn hat unter den Eisenbahnern einen großen Widerhall gefunden. Diese Bewegung soll dazu führen, den Bahnhöfen, Strecken, Gebäuden, Anlagen, den Fahrzeugen, Arbeitsplätzen und Aufenthaltsräumen ein sauberes Aussehen zu geben und die

Ordnung und Disziplin im Eisenbahnwesen weiterhin zu verbessern. Hierbei wurden schon große Erfolge erzielt, die dem Reisenden beim Betreten der Bahnhöfe und beim Hinaussehen aus den Fenstern der Züge augenscheinlich werden, und wofür sie den Eisenbahnern anerkennende Worte übermittelten.

Während vor zehn Jahren ein „weiser Fachmann“ den Zusammenbruch des Eisenbahntransportes binnen weniger Wochen zu prophezeien glaubte, haben die Eisenbahner allen Widerständen und Schwierigkeiten zum Trotz die Sache selbst in die Hand genommen.

So haben schon eine Vielzahl Brigaden — darunter zahlreiche Jugendbrigaden — den Kampf um die Erringung des Titels „Brigade der sozialistischen Arbeit“ aufgenommen. Die enge Verbindung der Leitungen der Deutschen Reichsbahn mit den Eisenbahnern wird weiter gefestigt, und die Eisenbahner werden zur breiten Mitarbeit bei der Aufstellung der Pläne herangezogen. Zur Zeit ist die große Plandiskussion zum Siebenjahrplan des Eisenbahnwesens im Gange. Dabei haben in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit Eisenbahner, Techniker, Ingenieure und Wissenschaftler auch besonders über das große technische Rekonstruktionsprogramm der Deutschen Reichsbahn beraten. Die technische Rekonstruktion der Eisenbahn bringt eine ganze Reihe von Neuerungen, die kurz in drei Punkten gefaßt so aussehen wird:

1. Es sind Maßnahmen zur vollen Ausnutzung der vorhandenen Technik eingeleitet, wie z. B. die Einführung des Vier-Brigade-Systems in den technischen Dienststellen, womit ein voller Einsatz der Fahrzeuge und Maschinen in jeder Schicht erreicht wird.
2. Die vorhandene Technik wird den neuen Erfordernissen entsprechend modernisiert, und Umstellungen werden vorgenommen (Reko-Lok, Reko-Wagen).
3. Die Einführung der neuen Technik ist auf der Grundlage der fortgeschrittensten Technik vorzunehmen und gleichzeitig dafür zu sorgen, daß die entsprechenden Fachkräfte herangebildet werden.

Diese technische Rekonstruktion, besonders des Lokomotiv- und Wagenparks sowie auch von Anlagen wird auch für unsere Modelleisenbahner eine Fülle von Neuigkeiten bringen, die sich ihnen geradezu zum Nachbauen anbieten.

Eng verbunden mit den ökonomischen Aufgaben beim Aufbau des Sozialismus stehen die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik fest im Friedenskampf. Die Forderung der Eisenbahner nach Abschluß eines Friedensvertrages mit Deutschland auf der Grundlage der Vorschläge der Sowjetunion wird immer wieder erhoben. So steht auch ihr Ehrentag, den sie unter der Losung „Strecke frei für den Sieg des Sozialismus“ begehen, im Zeichen des Kampfes für Frieden, Einheit und Sozialismus. Hans Vogel, MfV

Der große Tag des kleinen Gabor

Budapester Junge Pioniere und ihre schöne Eisenbahn

Das war ein Freudentag für den kleinen Gabor, als Herr Beermann ihm vor dem Lehrerpult die kleine Hand drückte und sagte: „Nun, Gabor, ich glaube, jetzt ist es so weit, daß du mal acht Tage Eisenbahner sein darfst.“

Der kleine schwarze Wuschelkopf wollte erst laut aufjubeln, doch dann besann er sich und dankte artig. Währenddessen blätterte Herr Beermann von der allgemeinen Schule der nördlichen Budapester Vorstadt in seinen Klassenheften.

„Da hast du eine Fünf*), da auch, in Erdkunde eine Vier . . . ich bin sicher, du holst die acht Tage ein, wenn du fleißig bist.“

„Ja, Herr Beermann“, bestätigte Gabor, „ich werde mir bestimmt große Mühe geben.“

Und so kam der kleine Gabor hinaus ins liebliche Budaer Bergland, wo die Jungen Pioniere der ungarischen Metropole eine wunderschöne Eisenbahn „mit wirklich allen Schikanen“ besitzen. Die 12 km langen Gleise ziehen sich durch die schönsten Gegenden Budapests zwischen dem beliebten Ausflugsort Hübösvölgy und Szabadsahegy.

Die Eisenbahneruniform paßte wie angemessen, nur die Mütze drückte ein wenig auf dem schwarzen Haar, was Gabor allerdings nicht hindern konnte, diese Kopfbedeckung als außerordentlich passend zu empfinden.

Auch seine Mutter, Filialleiterin eines Pester Lebensmittelgeschäftes, vermochte angesichts dieser Begeisterung nichts anderes, als ihm lächelnd recht zu geben.

Gabor saß bald darauf in einem der sauberen Stationsgebäude. Draußen vor der Tür sonnten sich einige wartende Reisende im Vorgarten des kleinen Speiselokals. Gabors Platz war hinter dem blitzenden Schalterfenster. Doch so richtig hatte der Dienst noch nicht begonnen . . .

Da saß doch wahrhaftig ein Eisenbahner am Telefon — das er mit Vehemenz besprach —, der einen bei Jungen Pionieren infolge vorerst noch unfruchtbarer Oberlippe nicht üblichen Schnurrbart trug. Sollte das die Rarität, der älteste Junge Pionier auf Erden, sein? Nein, es handelte sich um einen sehr versierten und pädagogisch erfahrenen Eisenbahner, der seine jungen Freunde so anleitete, daß sie einmal ablösen können.

Aha! Der Eisenbahner legte den Hörer auf die Gabel und stand plötzlich auf. Ein Griff ins Signalwerk — dann begab er sich auf den Bahnsteig. Wenig später rollte ein Dieseltriebwagen mit Anhänger langsam in den Bahnhof hinein.

Der Schnurrbärtige grüßte mit der Hand am Mützenrand. Dann wurde eine Wagentür geöffnet und im Nu standen acht 10- bis 13jährige Knaben und Mädchen auf dem Bahnsteig, unter denen sich auch unser Gabor befand. Dann waren da noch zwei Junge Pioniere, die keine blauen Eisenbahner-, sondern eine graue Postuniform trugen. Diese beiden hatten Akten unter die kurzen Arme geklemmt. Einer trug mehrere kleine Geldkassetten in den Händen.

Die Jungen Pioniere gingen in den Dienstraum und stellten sich dort in einer Reihe auf, und zwar so, daß der durch eine rote Binde gekennzeichnete Dienstvorsteher — jeden Tag ist es ein anderer — vorne stand. Und ganz selbstverständlich, als ob das die normalste Sache der Welt wäre, meldete der Eisenbahner mit dem

Schnurrbart seinem jungen Stationsvorsteher, wie so die Dinge liegen. Ganz sachlich — es machte ihm sicher Freude.

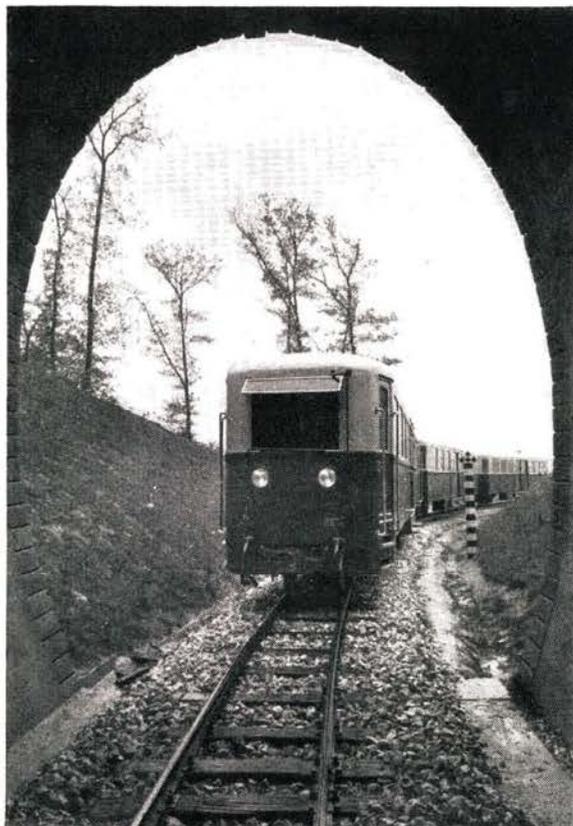
Neben dem „Chef“ stand unter seiner knallroten Teller- mütze der Fahrdienstleiter dieses Tages. Der Dienstvorsteher dankte und ließ seine Mannen zum Dienst abtreten. Nun wurden die Schalter besetzt, die Kassen mit Wechselgeld gefüllt und die Zuverlässigkeit des Fahrkartenautomaten einer sorgfältigen Prüfung unterzogen.

Gabor überzeugte sich rasch, daß alles in Ordnung war. Und er saß noch gar nicht richtig hinter dem Schalterfenster, als die ersten Fahrgäste erschienen und ihre Wünsche äußerten. Draußen rangierte der Triebwagenzug.

Keinem Reisenden würde es einfallen, die jungen Eisenbahner nicht mit dem nötigen Ernst zu betrachten. Und die jungen, etwa gleichalten Fahrgäste machen immer große, ehrfurchtsvolle Augen, wenn sie ihre glücklichen Kameraden sehen.

„Siehst Du, Istvan“, sagte eine Frau zu ihrem Jungen, „warum warst du so faul in der Schule!“ Der Angesprochene machte ein saures Gesicht, während die Mutter ihre erzieherischen Worte mit der Bemerkung schloß, daß der Faulpelz Istvan natürlich auch mal Eisenbahner sein könnte, wenn er . . .

Bild 1 Der Zug ist schon auf der Strecke. Gleich wird er im Tunnel verschwinden und dahinter auf dem schmucken Bahnsteig eine muntere Schar Budapester Kinder mitnehmen.



*) In Ungarn entspricht die Fünf der Eins bei uns.



Bild 2 Das ist unser Gabor hinter dem Schalterfenster.

Der kleine Gabor hatte eine gute Kasse an diesem schönen Frühlingstage.

Zur gleichen Zeit herrschte auch im Dienstraum Hochbetrieb. Janos saß am Morseapparat und las aufmerksam den Streifen, während seine Kollegin Marika, ein blondes Mädchen mit lustigen Sommersprossen (über die sie sich vorerst noch keine kosmetischen Gedanken machte), vor einem dicken Buch saß und angestrengt rechnete. Ein Glück nur, daß sie die beste Rechnerin in ihrer Klasse war.

Janos setzte dann mit geschickten Fingern den Morseapparat in Tätigkeit. Dann griff ein anderer Junger Pionier zum Befehlsstab und ging zum Bahnsteig. Der Zugführer des einfahrenden Zuges grüßte an der Tür. Ein Junger Pionier ergänzte die Ziffern auf einer Wett-

bewerbstafel. Mit dem Wettbewerb hat es folgende Bewandnis: Alle Jungen Pioniere stehen untereinander und von Belegschaft zu Belegschaft im Wettbewerb. Für jede gut ausgeführte Tätigkeit gibt es eine Anzahl Punkte. Wer seine Tagesarbeit ordentlich ausgeführt hat, erhält zunächst 100 Punkte, gleich 100 Prozent. Für zusätzlich ausgeführte Arbeiten gibt es weitere Punkte. Jeder möchte natürlich in der Tabelle hoch oben stehen.



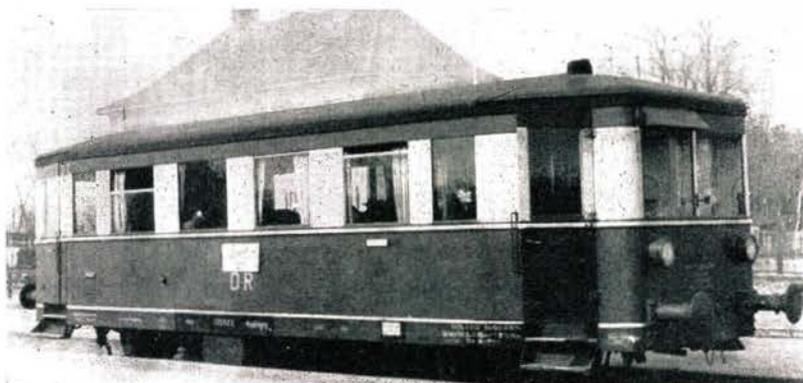
Bild 3 Ein junger Weichenwärter der Budapester Pioniereisenbahn.
Fotos: Archiv

Unser Gabor stand übrigens ganz gut in dieser Tabelle. Am nächsten Tage war er als Dienstvorsteher an der Reihe.

Als Gabor am nächsten Abend nach diesem ereignisreichen Tag in seinem Bett lag, und die Mutter das Licht auslöschte, träumte er schon von dieser Würde und davon, daß er für immer bei der ungarischen Eisenbahn tätig sein wird, daß sein Kindheitswunsch, mit den stählernen Schienen für immer verbunden zu sein, Wirklichkeit werden möge.

Lächelnd ging Gabors Mutter in die Küche, Stullen für den nächsten Tag zu schneiden. Für den jungen Dienstvorsteher des kleinen Bahnhofes.
Kurt Kube

Zweiachsiger Nebenbahntriebwagen



Die Aufnahme zeigt einen zweiachsigen Triebwagen mit Verbrennungsmotor der Betriebs-Nr. 135 522. Dieser VT gehörte bis 1945 der Altmärkischen Eisenbahn und trug seinerzeit die Betriebs-Nr. 33. Nach der Übernahme der Privatbahnen durch die DR wurde der VT in die Nummernreihe der zweiachsigen Triebwagen ehemaliger Privatbahnen eingeordnet.

Der Triebwagen wurde 1935 von der Dessauer Waggonfabrik gebaut. Er besitzt einen 70 PS starken Daimler-Benz-Motor der Type OM 65/3 (Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor). Für die Kraftübertragung wurde ein vierstufiges mechanisches Getriebe der Bauart Mylius eingebaut. Bei einem Dienstgewicht von 11 t und einer Länge über Puffer von 11 950 mm hat der VT 48 Sitzplätze 2. Klasse. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Foto: Dreyer, Berlin Ing. J. Schwarze

Wir stellen vor:

ZEUKE-TT-BAHN

Мы представляем: Модельная железная дорога в масштабе НО

We present: „Zeuke“-TT-model railway

Nous présentons: chemin de fer modèle Zeuke TT

Die Baugröße TT gewinnt in aller Welt gerade im Hinblick auf die Raumfrage immer mehr an Bedeutung. Es ist daher sehr erfreulich, daß sich nun auch die bekannte Berliner Firma Zeuke & Wegwerth K. G. der Baugröße TT zuwandte. Seit einiger Zeit sind nun diese Erzeugnisse im Handel. Wir stellen sie heute hier einmal allen denen, die sie noch nicht kennen, vor.

Als erstes Triebfahrzeug brachte Zeuke ein Modell der Baureihe 81 heraus. Soweit in dieser Größe industriell überhaupt noch maßstabgerecht gefertigt werden kann, ist es bei diesem Modell geschehen. Die Details sind sehr reichhaltig und gut nachgebildet. Auch die Steuerung ist gut gelungen. Bestehend wirkt das kleine Modell durch die mattschwarze Lackierung. Wir müssen jedoch kritisieren, daß die sichtbaren Rahmenteile nicht rot ausgelegt sind. Dieses würde zweifellos noch mehr zur Schönheit des Lokomotivmodells beitragen und sollte doch vom Hersteller beachtet werden, zumal sich die Herstellung dadurch kaum verteuern dürfte.

Die Lokomotive hat einen kleinen, aber sehr leistungsfähigen Motor, der bereits funktentstört geliefert wird. Das Ergebnis dieser Funkenstörung war allerdings bei verschiedenen Versuchen örtlich sehr unterschiedlich,

wie im allgemeinen die Funkenstörung sehr von örtlichen Bedingungen abhängt. Die Lokomotive zog anstandslos drei Wagen in beladenem Zustand (Bleiballast) die unmöglichsten Steigungen herauf, wie sie auf Modellbahnanlagen wenig vorkommen dürften. Sie ließ sich dabei kaum anmerken, daß es ihr schwerfiel. Wir haben unser Testmodell noch eigens beschwert, da es fabrikmäßig noch zu leicht geliefert wird. Bisher sind außerdem noch einige Güterwagen erhältlich, die uns ebenfalls gut gefielen. Die Wagen sind etwa in der Plastikausführung wie die bekannten H0-Dietzel-Wagen, also feine Beschriftung und Nachbildung der Einzelheiten und ein gut gelungenes Untergestell mit Brems-einrichtung. Warum diese allerdings rot gehalten ist, wissen wir nicht und halten wir für wenig modellmäßig. Uns lagen auch Fahrzeuge anderer, auch ausländischer TT-Hersteller vor, die, ohne Übertreibung gesagt, trotz jahrelanger Produktionserfahrung nicht an diese Zeuke-Erzeugnisse heranreichen.

Das Programm der Firma Zeuke sieht eine ständige Erweiterung des Sortiments vor, wir werden die Neuheiten jeweils vorstellen und wünschen allen TT-Freunden viel Freude mit dieser Modellbahn. H. Kohlberger

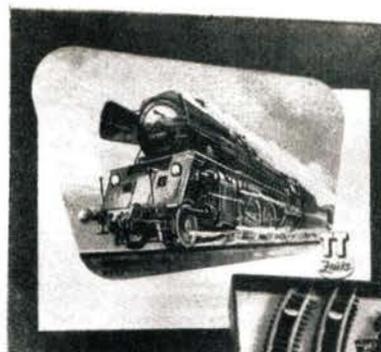


Bild 1 In einem geschmackvollen Geschenkkarton kommt die Zeuke-TT-Bahn in den Handel.

Fotos: Schleusener, Berlin

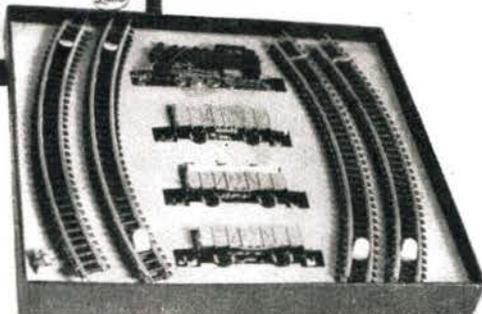


Bild 2 Die Lokomotive der BR 81.

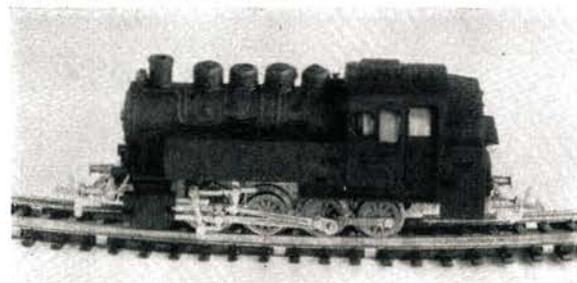


Bild 4 G-Wagen mit Tonnendach.

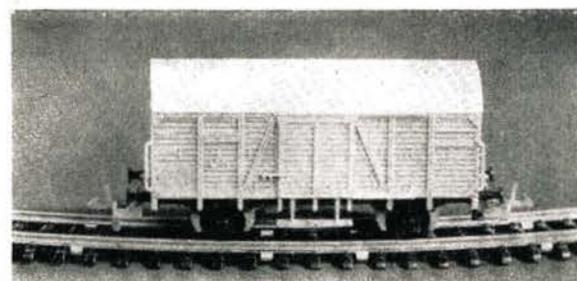


Bild 3 Innerer Aufbau der Lokomotive.

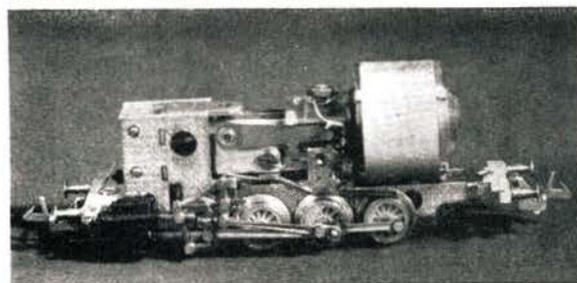
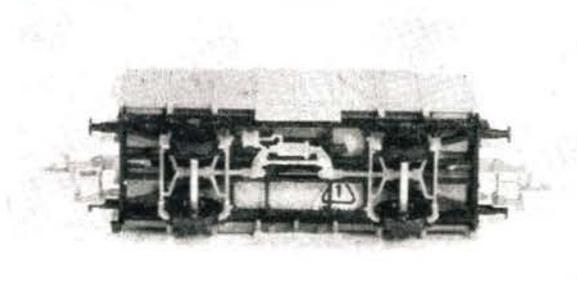
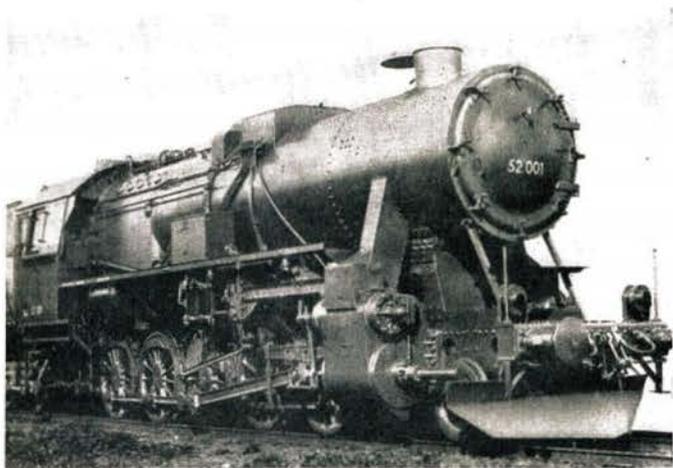


Bild 5 Draufsicht auf das Untergestell dieses Wagens.





Von Schornsteindeckeln und rotierenden Fensterscheiben

Im Heft 4/57 auf Seite 118 zeigten wir eine österreichische Dampflokomotive, die mit einem sogenannten Schornsteindeckel ausgerüstet ist. Herr Hager aus Dresden schrieb uns hierzu, daß diese Deckel über viele Jahrzehnte besonders an den Lokomotiven im Westen und Süden Europas zu finden waren. Der verstellbare Deckel hatte den Zweck, das Feuer der Lok zu dämpfen sowie das hölzerne Gebälk der Lokomotivschuppen vor Funken und großer Hitze zu schützen. Die Deckel waren um eine mit der Schornsteinachse parallel gelagerte Welle drehbar angebracht und konnten somit in die notwendige Lage eingestellt werden. Mit der Einführung eiserner Dachkonstruktionen bei den

längere Zeit im Freien abgestellt werden mußten. Weitere Maßnahmen für den Frostschutz waren zusätzliche Wärmematten für die Dampfzylinder der Luftpumpe und für Armaturen sowie Einrichtungen für das Warmhalten der Speisewasserleitungen u. a. m.

Eine andere, wenig beachtete Einrichtung an den Lokomotiven ist die völlige Abschirmung der Führerhausvorderfenster an schnellfahrenden Lokomotiven (Bild 3). Diese Abschirmung wurde angebracht, um einen besseren Schutz gegen das Verschmutzen der Fenster zu schaffen. Durch die Verkleidung soll vor dem Fenster eine ruhende Luftschicht gebildet werden, die Regentropfen, Staub, Ölspritzer usw. von dem Fenster fernhält, so daß ein Reinigen der bei großen Lokomotiven mitunter schwer erreichbaren Vorderfenster während der Fahrt nicht notwendig ist und gute Sichtverhältnisse erhalten bleiben. Daß nicht alle Schnellzuglokomotiven mit dieser Abschirmung versehen sind, hängt vermutlich damit zusammen, daß die weitere Ausrüstung in der Kriegszeit unterblieben ist.

Neuerdings werden die Lokomotiven mit rotierenden Klarsichtapparaten ausgerüstet. Hier wird durch Druckluft eine mit kleinen Turbinenschaufeln versehene Scheibe in schnelle Drehungen versetzt, die so allen Schmutz fortschleudert (Bild 2). Aber auch diese Lokomotiven erhalten noch zusätzlich eine teilweise Abschirmung.

Ing. K. Gerlach

Bild 1 Lokomotive 52 001 mit abgeklapptem Schornsteindeckel.

Foto: Archiv

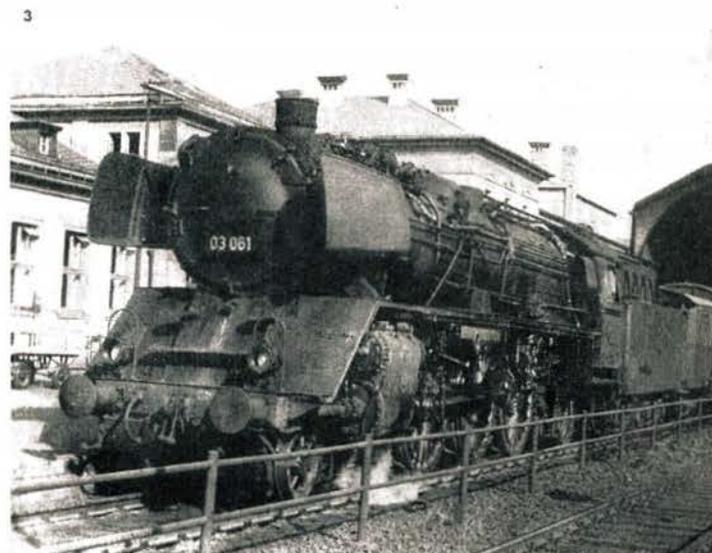
Bild 2 Klarsichtapparat im Führerhausvorderfenster einer Neubaulokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Foto: G. Illner, Leipzig



Bild 3 Schnellzuglokomotive 03 061. Deutlich ist die völlige Abschirmung des linken Führerhausvorderfensters zu sehen.

Foto: G. Propp, Halle



Hallendächern der Lokschuppen verschwand bei fast allen Bahnen der Schornsteindeckel.

Wie uns Herr Dipl.-Ing. Töpelmann vom Institut für Schienenfahrzeuge hierzu ergänzend mitteilte, war die Ausrüstung auch der Lokomotiven der Baureihe 52 mit Schornsteindeckeln eine Maßnahme, die im Zusammenhang mit dem Einsatz der Kriegslokomotiven stand (Bild 1). Die Deckel hatten dabei die Aufgabe, den Abzug der Rauchgase und damit die Abkühlung der Lokomotiven zu verringern, wenn sie bei großer Kälte

Die sowjetischen Eisenbahnen und der Siebenjahrplan



Unser sowjetischer Auslandskorrespondent, Herr S. M. Bohanow, Tukums, übersandte uns Material über die Perspektive des sowjetischen Eisenbahnwesens in den kommenden Jahren:

Die Sowjetunion ist ein bedeutendes Eisenbahnland. Wichtige Hauptstrecken durchziehen das weite Land in alle Richtungen. Die Streckenlänge beträgt bereits jetzt etwas mehr als 100 000 Kilometer.

Im bevorstehenden Siebenjahrplan wird eine gründliche Rekonstruktion des gesamten Eisenbahnwesens stattfinden. Zur Erschließung der Naturschätze in neuen Gebieten und zur Verbindung dieser Gebiete mit den Wirtschaftszentren müssen allein etwa 9000 Kilometer neuer Hauptbahnen sowie über 8000 Kilometer Bahnen zweiter Ordnung verlegt werden. Es wird der Bau des süd- und mittelsibirischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1965 abgeschlossen worden sein.

Die wichtigsten Strecken des Landes werden im gleichen Zeitraum elektrifiziert, wie z. B. die Strecken Moskau—Kuibyschew—Irkutsk—Ferner Osten, Moskau—Gorki—Swerdlowsk, Moskau—Kasan—Swerdlowsk, Karaganda—Magnitogorsk—Ufa, Moskau—Charkow—Rostow—Mineralne wodi und andere mehr.

Im gesamten Eisenbahnwesen wird eine breite Automatisierung und Fernmechanik eingeführt werden. Im Resultat dieser großen Vorhaben wird nach Abschluß des Siebenjahrplanes die jährliche Beförderungsleistung in der Sowjetunion auf 1800 bis 1850 Milliarden Tonnenkilometer gesteigert werden (vgl. USA, 1953 : 934 Milliarden Tonnenkilometer).

Überall in der Welt, wo Eisenbahnen fahren, verschwinden immer mehr die altgewohnten Dampflokomotiven von den Strecken und machen neuen, moderneren Schwestern, Diesel- und Elloks, Platz. Kaum ein anderes Land auf der Erde macht diesen Umwandlungsprozeß in der Traktion binnen relativ so kurzer Zeit durch wie die Sowjetunion. Während heute etwa 26 Prozent aller Zugförderungsleistungen erst von Diesel- bzw. Elloks erzielt werden, wird der Anteil dieser Fahrzeuge im Jahre 1965 an der Gesamtförderung etwa 87 Prozent betragen.

So wird die Sowjetunion nach Ablauf weniger Jahre über ein noch moderneres, leistungsfähigeres Eisenbahnwesen als heute verfügen.

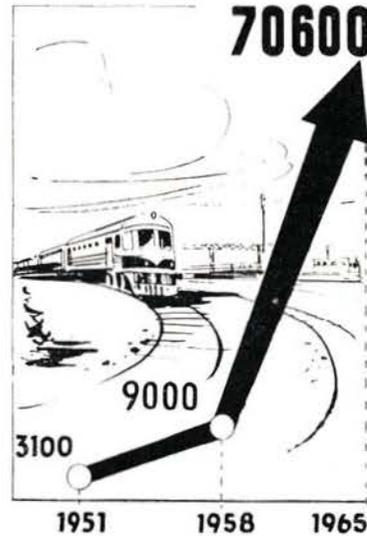
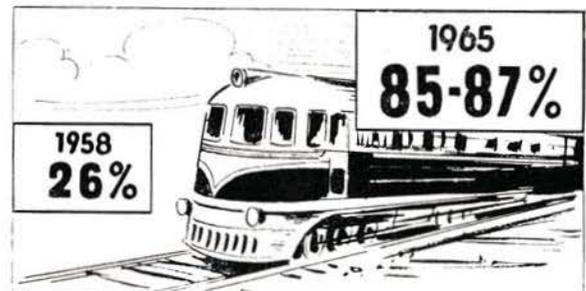


Bild 1
Karte der Sowjetunion mit den Neubaustrecken und Elektrifizierungsvorhaben.

Bild 2
Zuwachs der mit Dieselloks befahrenen Strecken.

Bild 3
Anteil der Diesel- und Elloks an der Gesamtzugbeförderung.



Salzburger

MODELLBAHN –

Nockern...



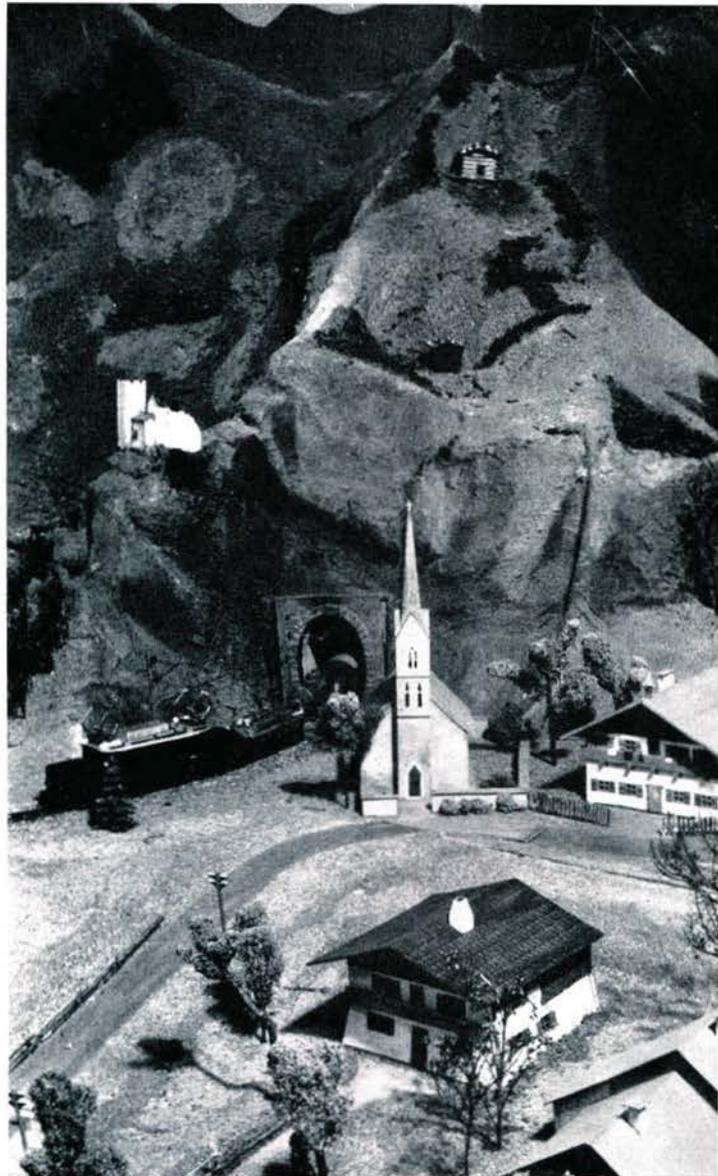
2



3



4



1

... servieren wir Ihnen mit diesen Bildern. Mit einer 30 m² (3 × 10 m) großen Ausstellungsanlage in der Baugröße H0 erfreuen die Freunde vom Salzburger Eisenbahn-Modellbauclub alljährlich jung und alt.

Die Anlage trägt dem österreichischen Vorbild entsprechend Hochgebirgscharakter und weist daher schöne Landschaftsmotive auf.

Bild 1 Steil über der Bahnlinie erhebt sich die alte Burgruine „Schreckenstein“.

Bild 2 Ein Schotterwerk an einer Nebenbahnstrecke gelegen.

Bild 3 Ausschnitt aus der Salzburger Modellbahnanlage. Die hintere Strecke führt über Viadukte kurven- und steigungsreich zum „Dachstein-Massiv“.

Bild 4 Fast ausschließlich versehen schwere Elloks den Zugdienst bei dieser „Modellbahn-Verwaltung“.

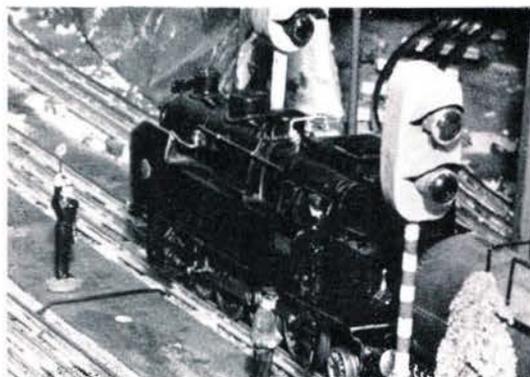
ANDERE LÄNDER- ANDERE



MODELLEISENBAHNEN

Vielleicht wird mancher sagen, es handle sich bei der Anlage, die wir hier im Bild zeigen, kaum um eine richtige Modelleisenbahn.

Und dennoch – strahlen nicht die Fotos eine große Liebe zur Eisenbahn aus? Es handelt sich um die Spur 0-Anlage des tschechoslowakischen Freundes M. Spiner aus Brünn.



1 Triebfahrzeugparade (v. l. n. r.): Schnelltriebwagen „Merkur“, zwei Lokomotiven der BR 354, Ellok Reihe Ec und Lokomotive der BR 310 der CSD.

1

2 Lok der Baureihe 354 der CSD beim Wassernehmen.

2

3 Abfahren! – Güterzug mit einer Lok der Baureihe 354.

3

4 Blick auf den Bahnhof.

4

