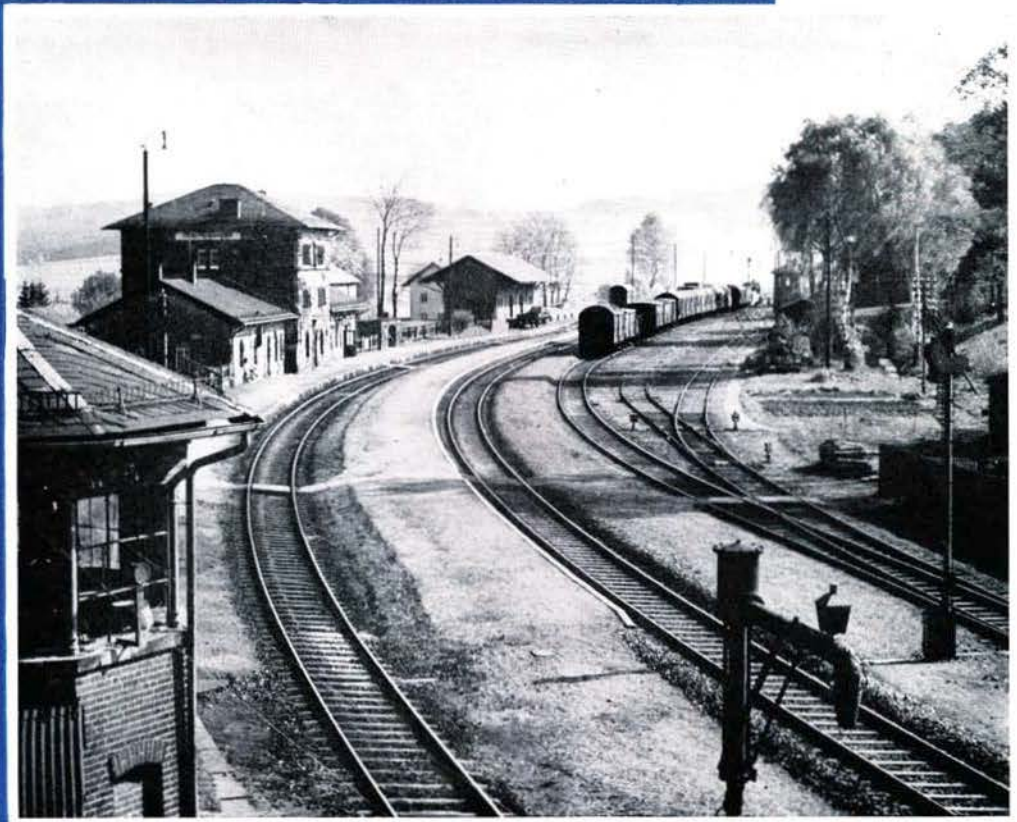


JAHRGANG 9
NOVEMBER 1960

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-



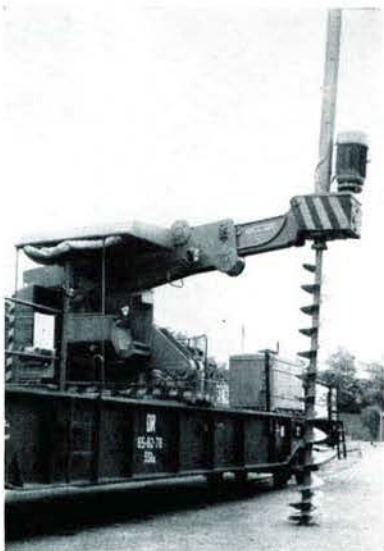


Foto: G. Illner, Leipzig

Wissen Sie schon . . .

● daß dieses Spezialfahrzeug, ein mehrachsiger Wagen mit einem aufmontierten ausschwenkbarem Mastloch-Bohrer, durch die Deutsche Reichsbahn in Dienst gestellt wurde? Mit Hilfe dieses Gerätes werden die bei der Elektrifizierung anfallenden Ausschachtungsarbeiten für die Fundamente der Fahrleitungsmasten wesentlich vereinfacht und schwere körperliche Arbeit vermieden.

● daß in Kolomna in der UdSSR eine 4000 PS-Diesellokomotive mit hydraulischem Antrieb gebaut wird? Mit dieser Leistung wird sie zu den stärksten Lokomotiven ihrer Art in der Welt gehören. Die Lokomotive ist einteilig, verfügt über zwei Triebwerke und kann Reisezüge mit 140 km/h befördern.

● daß die schweren 1'EI'-Einheits-Tenderlokomotiven der Reihe 85 nicht mehr auf der bekannten Hölentalbahn eingesetzt sind? Das Stromsystem dieser Bahn (bisher 50 Hz Wechselstrom) wurde jetzt umgestellt und dem allgemein bei der DB üblichen System angepaßt, wodurch jetzt sämtliche Elloks dort verkehren können. Bisher waren seit dem Jahre 1932 auf dieser Strecke fünf Elloks für 50 Hz Wechselstrom der Reihe E 244, ein Elektrotriebwagen und mehrere Tenderloks der Reihe 85 im Dienst. Fortan verrichten die 85er Schiebedienst auf einer Steilrampe zwischen Düsseldorf und Wuppertal.

● daß die Eisenbahnen Argentiniens sich in einem schlechten technischen Zustand befinden? 40 Prozent der vorhandenen Dampflokomotiven können nicht eingesetzt werden. Daher wurden 1959 etwa 300 Dieselloks, 300 Dieseletriebwagen und 140 elektrische Triebwagen vornehmlich bei den Firmen FIAT (Italien) und GANZ (Volksrepublik Ungarn) bestellt.

AUS DEM INHALT

Ihr Glück liegt heut' in guten Händen	285
Die Modelleisenbahn auf der Leipziger Herbstmesse	286
An der Oder-Neiße-Friedensgrenze	291
Amateur-Modellbahnanlagen im Blickfeld der Öffentlichkeit	293
S. Grehl	
Eine indirekte vollautomatische Schaltung der Kehrschleife	294
Günter Fromm	
Die ältesten Dampftriebwagen der deutschen Eisenbahnen	296
Bist du im Bilde	299
Heinz Fleischer	
Diesel-hydraulische Verschiebelokomotive der Baureihe V 15 der DR	300
Dietmar Klubescheidt	
Moderne Triebfahrzeuge für Schweizer Bergbahnen	302
Der Aussichtstriebwagen der Reihe ET 91	304
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	305
Siegfried Kaufmann	
Modellbahn-„Bild“-Fotokurs	307
Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“, Dokumentation und Lehrgang „Für den Anfänger“	Beilage

Titelbild

Hier gibt uns das Vorbild als Modelleisenbahner wirklich ein gutes Vorbild: Ein Bahnhof in einer Kurve gelegen. Welchen Modelleisenbahner bewegt nicht dieses Thema infolge allgemeiner Platznot? U. B. z. den Bahnhof Marktschorgast am Endpunkt der „Schiefen Ebene“ der Nachschiebestrecke an der Strecke Lichtenfels–Hof.

Rücktitelbild

Die große PIKO-Messeanlage der letzten Frühjahrsmesse hat unter unseren Lesern ein großes Interesse gefunden. Daher zeigen wir hier noch einmal einen Ausschnitt von dieser Anlage.

Fotos: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Ein elektromagnetischer Entkupppler
Modellbahn-Bild-Fotokurs

Dampflokomotive „Saxonia“ und Diesellokomotive V 180 der DR

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Zentrale Beschaffungsstelle der DR — Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin-Wilhelmsruh — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Alfred Schüle, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg/Thür. — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen. Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Ing. Klaus Gerlach, Redaktion: Helmut Kohlberger, Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14, Fernsprecher: 22 02 31, Fernschreiber: 01 14 48, Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,- DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Aleingige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. **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 MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Ihr Glück liegt heute in guten Händen

Die Jugend der Welt begeht den 10. November – den Weltjugendtag – im Zeichen des Kampfes für eine Welt, die frei sein wird von kolonialer Unterdrückung und dem verhängnisvollsten aller Kriege, für eine Welt des Friedens durch totale und allgemeine Abrüstung. Mit in den vordersten Reihen steht die Jugend der Deutschen Demokratischen Republik. Für sie sind die Träume und Hoffnungen vieler Generationen nach einem besseren und schöneren Leben bereits Wirklichkeit geworden. Den Weg der Entwicklung zu Glück und Wohlstand für das deutsche Volk und seine Jugend legte die Sowjetarmee frei, indem sie den Hitlerfaschismus zerschlug. Einig und um die Partei der Arbeiterklasse zusammengeschlossen, gingen die Arbeiter und Bauern im Osten Deutschlands daran, altes Unrecht zu beseitigen und eine neue, die sozialistische Gesellschaftsordnung zu errichten. Erstmals in der deutschen Geschichte gehörten nun die Fabriken und Werke, die Schulen und Kulturstätten, die Werften und Eisenbahnen denen, die sie erbaut hatten. Damit wurde auch für die jungen Eisenbahner die kapitalistische Ausbeutung und Unterdrückung beseitigt.

Heute wissen die jungen Menschen, die den schönen Beruf des Eisenbahners gewählt haben, nur noch aus Büchern und den Schilderungen ihrer älteren Berufskollegen, daß die Jugend stets ein besonders begährtes Ausbeutungsobjekt der kapitalistischen Herren der Eisenbahnen war. Ohne Rücksicht auf ihre Gesundheit mußten die Lehrlinge für ein geringes Entgelt bis zu zwölf Stunden täglich arbeiten. Wenn sie ihre Lehre beendet hatten, wurden sie besonders gegenüber den alten Beamten benachteiligt, indem sie für die gleiche Arbeit nicht den gleichen Lohn erhielten, ja oft kaum 50 Prozent. Infolge des Bildungsmonopols der Ausbeuterklassen und der bestehenden Vorrechte und Privilegien des Berufsbeamtentums hatten die aus der Arbeiterklasse kommenden jungen Menschen bei der Eisenbahn keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten. Wie in allen Betrieben besaßen die Lehrlinge und jungen Arbeiter nicht die geringsten Rechte und waren der Willkür der kapitalistischen Politik ausgesetzt. Dafür hatten sie die „Freiheit“, auf den Schlachtfeldern der imperialistischen Kriege zu verbluten.

Bei uns stehen den jungen Menschen hingegen alle Wege offen. Der Entfaltung ihrer Fähigkeiten und Talente sind keine Schranken gesetzt, und die ganze Sorge der Partei der Arbeiterklasse gilt der Jugend. Das umfassendste Gesetz zur Jugendförderung ist das „Gesetz über die Teilnahme der Jugend am Aufbau der DDR und die Förderung der Jugend in Schule und Beruf, bei Sport und Erholung“ vom 8. Februar 1950. Auf seiner Grundlage wurde auch bei der Deutschen Reichsbahn ein weitverzweigtes Netz der Schulung und Berufsausbildung geschaffen. In 47 Betriebsberufsschulen und 30 Technischen Betriebsschulen, in Betriebsakademien und Internatsschulen, den Ingenieurschulen für Eisenbahnwesen in Dresden und Gotha sowie der

ersten Hochschule für Verkehrswesen in Deutschland, die in Dresden errichtet wurde, haben die jungen Eisenbahner hervorragende Möglichkeiten ihrer Ausbildung und Qualifizierung.

Mit den politischen Rechten, dem Recht auf Arbeit und gleichen Lohn für gleiche Arbeit und Leistung, dem Recht auf Bildung und freie Wahl des Berufs wurde für die junge Generation gleichzeitig auch das Recht auf Erholung, Freude und Frohsinn verwirklicht. Arbeitszeit, Urlaub und besondere Schutzbestimmungen für die Jugend sind gesetzlich festgelegt und garantiert. Die vielen Kulturstätten, Bibliotheken, Klubhäuser, Klubräume, Kulturzüge, Polikliniken, Ferienheime, Sportanlagen usw. bei der Deutschen Reichsbahn wurden nicht zuletzt auch für die Jungeisenbahner geschaffen. Allein für die Sportvereinigung Lokomotive, wo Tausende von Jungeisenbahnern bei Sport und Spiel Freude finden und sich erholen, stellte die Gewerkschaft von 1955 bis 1958 über 5 600 000 DM zur Verfügung.

Die Jungeisenbahner standen immer mit in vorderster Front und viele von ihnen waren 1945 unter den Aktivisten der ersten Stunde, als es galt, die noch rauchenden Trümmer zu beseitigen und die Eisenbahnen wieder in Gang zu setzen. Die Jungaktivistenbewegung hatte hervorragenden Anteil an der vorfristigen Erfüllung der Transportaufgaben im Zweijahrplan und im ersten Fünfjahrplan. Es verging kein großes Ereignis, zu dem die Jungeisenbahner nicht mit ihren guten Taten aufwarteten. Zum Weltjugendtreffen in Budapest bauten sie den bis dahin längsten und modernsten mit einer Zugfunktankanlage ausgestatteten Jugend-D-Zug, mit dem die deutsche Delegation im August 1949 in die ungarische Hauptstadt fuhr. Große Leistungen vollbrachte sie anlässlich des ersten und zweiten Deutschlandtreffens. Zu Ehren des V. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands finanzierten sie durch zusätzliche Produktionsleistungen den Bau einer Personenzuglokomotive der Baureihe 23¹⁰, weiterhin brachten sie die Mittel für den Bau eines Doppelstockglierderzuges auf, der unter dem stolzen Namen „Expresjonger Sozialisten“ die deutsche Delegation zu den Weltjugendfestspielen nach Wien brachte. Im gleichen Jahr legte die Eisenbahnerjugend als Ergebnis des Kompaßwettbewerbs der FDJ 1 502 830 DM für das „Konto Junger Sozialisten“ auf den Geburtstagstisch der Republik. Heute kämpfen die Jungeisenbahner in Hunderten von Brigaden um den stolzen Titel „Brigade der sozialistischen Arbeit“.

Einer solchen Jugend braucht es um eine friedliche und glückliche Zukunft nicht bange zu sein, denn sie hilft mit, diese Zukunft zu gestalten und gegen alle Anschläge zu schützen. Indem sie durch ihre Arbeit dazu beiträgt, unsere Republik immer mächtiger und stärker zu machen, unterstützt sie gleichzeitig den Kampf der Jugend in den noch vom Kapitalismus unterdrückten und versklavten Ländern für ihre Freiheit. M. W.

Die Modelleisenbahn auf der Leipziger Herbstmesse

EINE BILD-NACHLESE

Модельная железная дорога на осенней Лейпцигской ярмарке

The Model Railway at the Leipzig Autumn Fair

Le chemin de fer de modèle à la Foire d'Automne de Leipzig

Zweimal im Jahre trifft sich seit altersher in Leipzig die Welt, um friedlichen Handel und Wandel zu treiben. Zweimal im Jahre blicken auch die Modelleisenbahner aus nah und fern nach Leipzig, um sich über Neuentwicklungen auf dem Gebiete des Modelleisenbahnwesens zu orientieren. Gewiß hatten viele Gelegenheit, den Leipziger Petershof während der Messe zu besuchen, aber noch weit mehr werden es sicherlich sein, die nicht nach Leipzig kommen konnten. Für alle sei daher hier eine kleine Bild-Nachlese von der Herbstmesse gehalten.

Eine erfreuliche Tatsache voraus: Gleich drei Triebfahrzeuge in Nenngroße H0 und eines in TT werden in Kürze das Angebot unseres Handels bereichern. PIKO wartete mit einer Co'Co'-Diesellokomotive Reihe 204 der Belgischen Staatsbahn und einer zweiachsigen Ellok — dem „Bulli“ — auf. Neu und besonders interessant ist, daß bei beiden Modellen kein einziges Zahnrad im Getriebe verwendet worden ist. Wir hoffen,

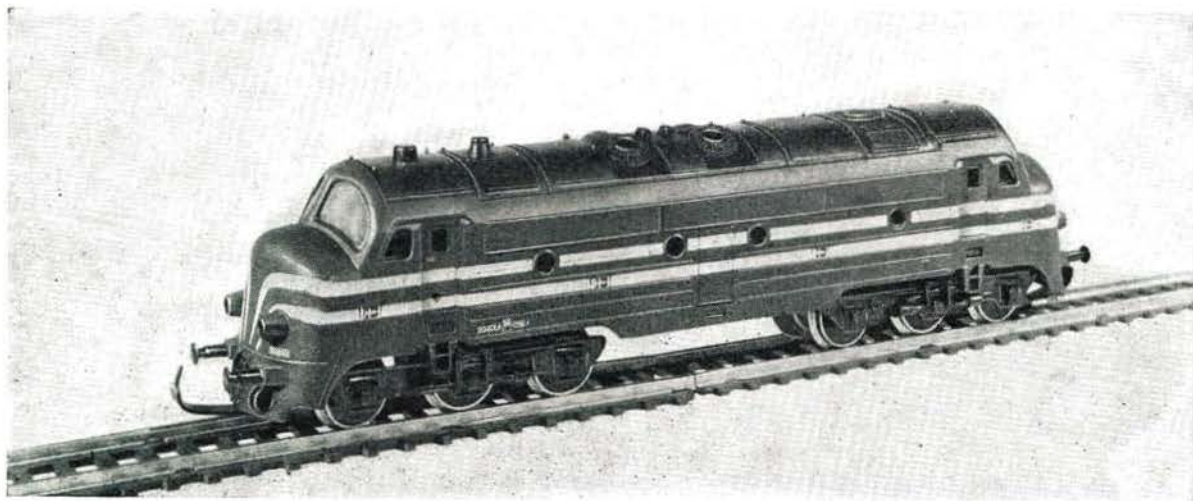


Bild 1 Das ist die neue PIKO-Co'Co'-Diesellok der Reihe 204 der SNCB, ausgerüstet mit zwei leistungsfähigen Motoren.

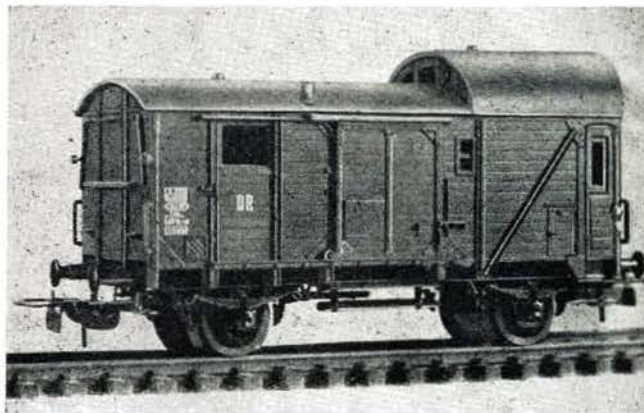


Bild 2 Der neue PwG von PIKO reiht sich sehr würdig in die Reihe der Supermodelle dieser Firma ein. Das Modell schließt eine alte Lücke in unserem Wagenpark.

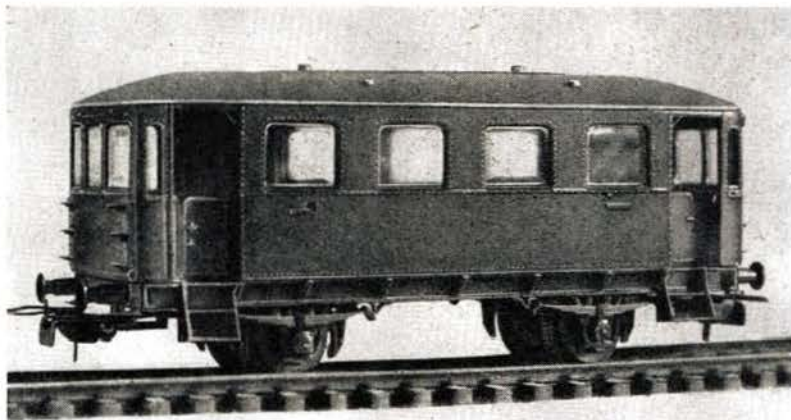


Bild 3 Ein zweiachsiger Old-timer von PIKO, ein sogenannter Aussichtswagen der Windbergbahn bei Dresden. Im ganzen existierten vier Fahrzeuge dieses Typs beim Vorbild. Wie PIKO auf einen solchen ausgefallenen Wagentyp kam, wir wissen es nicht.

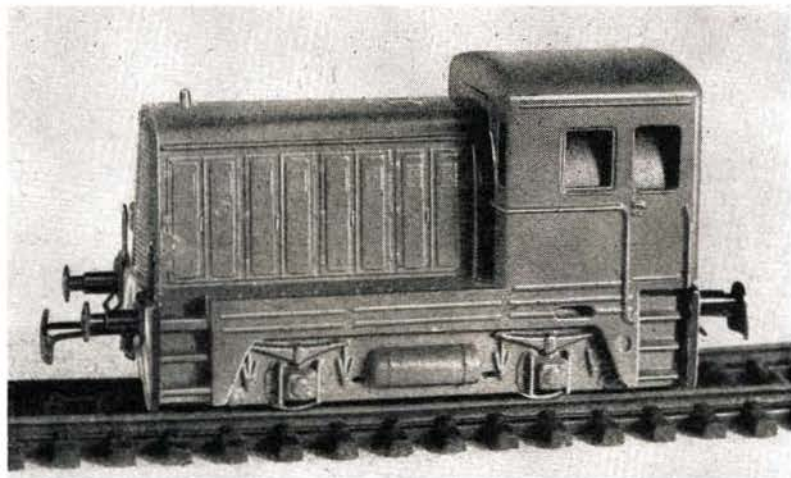


Bild 4 Die kleine schmucke ČSD-Diesellok Typ BN 150 von Gützold. Dieses Modell macht sich auf einer Kleinanlage ebenso gut wie auf einer großen. Voraussichtlicher Preis: Etwa 25 DM.

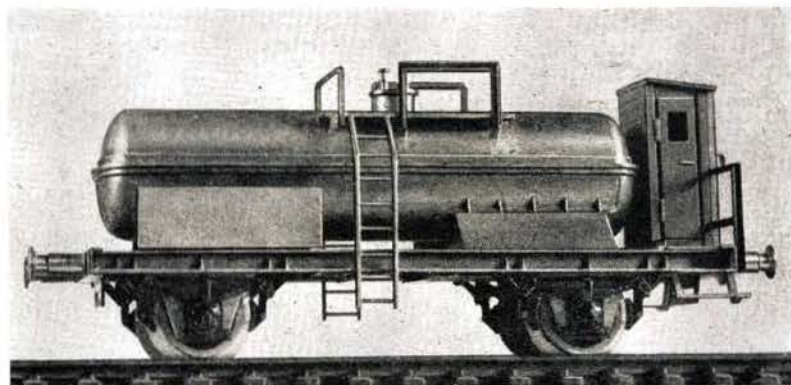
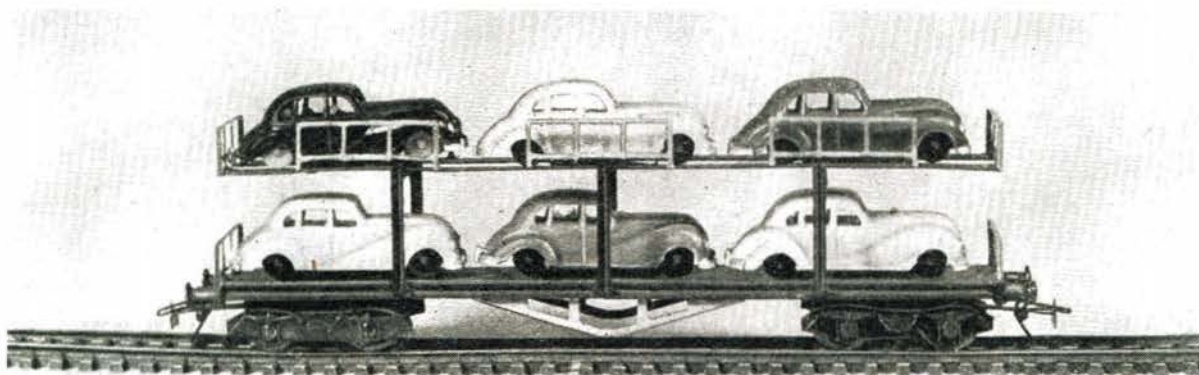


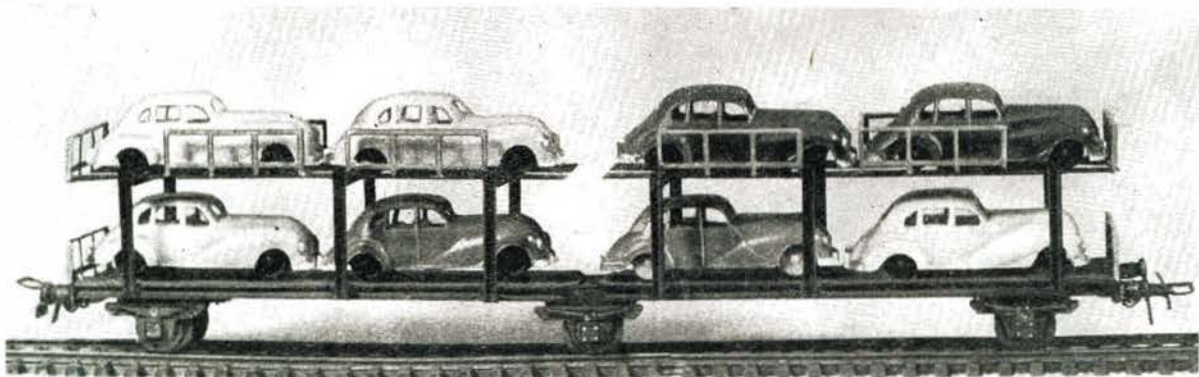
Bild 5 Auch die Firma Ehlke aus Dresden stellt sich wieder einmal mit einer Neuheit vor: Ein Kesselwagen besonderen Typs, wie wir ihn bisher noch nicht hatten.

bald ausführlich über diese Modelle berichten zu können, nachdem wir sie testen durften. Gützold kam mit der bereits im Frühjahr als Handmuster gezeigten Kleindiesellok BN 150 der ČSD, die jetzt als entzückendes Modell vor uns steht. Die Firma Zeuke & Wegwerth KG brachte schließlich die lange angekündigte TT-Baureihe 23 heraus, ebenfalls ein sehr schönes Modell.

Auch einige Wagenmodelle in H0 und TT waren von den Herstellerfirmen PIKO, Zeuke, Ehlke und Dahmer KG zu sehen, wie z. B. von PIKO mehrere vierachsige Güterwagen, ein Packwagen für Güterzüge, ein Personenwagen, von Ehlke ein Kesselwagen und von Dahmer diverse Autotransportwagen. Bei den Betrieben, die Zubehör anfertigen, waren ebenfalls einige Neuheiten zu bemerken, die wir aber besser im Bild zeigen wollen. Alles in allem kann unser Bildbericht leider nicht alle einzelnen Neuheiten beinhalten.



6



7

Bilder 6 und 7 Besonders rühmig in bezug auf die Zahl der Neuheiten erschien uns die Firma Kurt Dahmer KG aus Bernburg, die neben diversen Beleuchtungen auch ein Wagenprogramm hat, alles in H0 und TT. Hier zwei verschiedene Autotransportwagen in H0. Ein kleiner Hinweis an den Hersteller: Die Erzeugnisse tragen noch etwas zu sehr Spielzeugcharakter, vielleicht läßt sich dies mit geringem Aufwand ändern?



Bild 8 Auch ein Erzeugnis der Firma Dahmer KG, eine Doppelpeitschenmastlampe in TT, mit der man recht zufrieden sein kann.

8

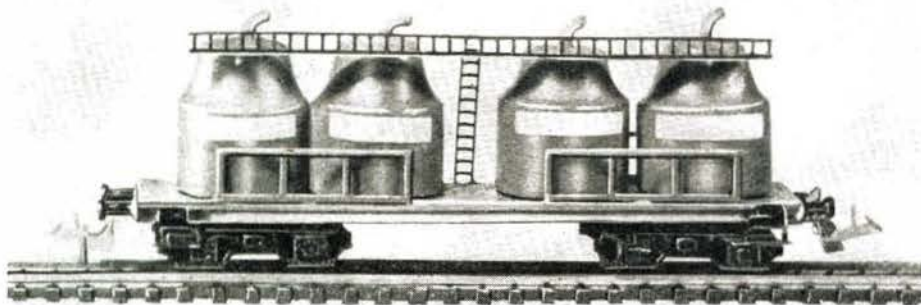


Bild 9 Und hier ein Dahmer-Wagen aus dem TT-Programm, ein vierachsiger Behälterwagen. Außer diesem kam noch ein TT-Kesselwagen heraus.

9



Bild 10 Auf welche Anlage paßte es wohl nicht, dieses mit viel Liebe gestaltete „Geländestück am See“ aus dem Hause TeMos?



Bild 11 Bleiben wir bei dieser bekannten Firma: Hier ein Kleinbahn-Bahnhof in Nenngröße H0, passend zu dem Herr-Kleinbahnzug, eine gute Idee, von vielen bestimmt begrüßt.

Bild 12 Weiterhin brachte TeMos Parkstücke und Stadthäuser heraus, die man zu den verschiedensten Kombinationen vereinigen kann, wie dieses Bild zeigt.



Bild 13 Das ist ein sehr schönes TT-Modell von TeMos: Ein Siedlungshaus. Aber TeMos hat noch mehr Neuheiten.

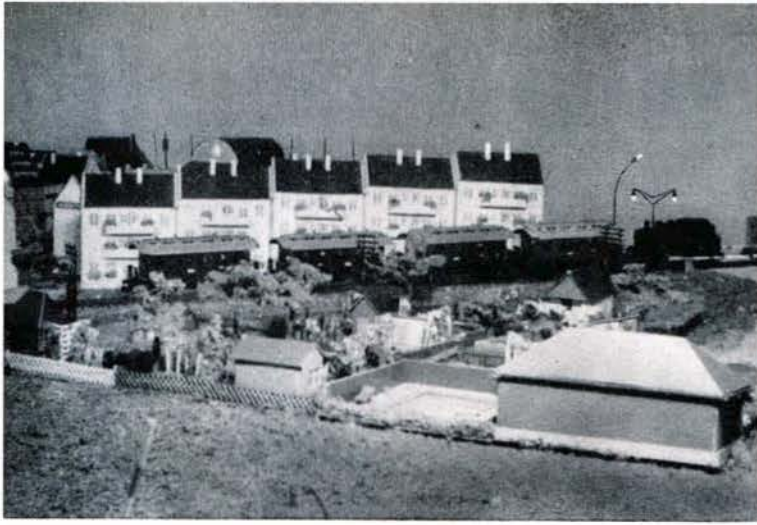
Bild 14 Auch von der Firma OWO nur eine kleine Auswahl: Ein Stadtkino mit allem Drum und Dran, hergestellt in der bekannten OWO-Manier, Pappe-Plastik.

Bild 15 Schließlich noch einen sehr schönen TT-Stadtbahnhof von OWO, auf den die TT-Leute von uns schon lange warten.

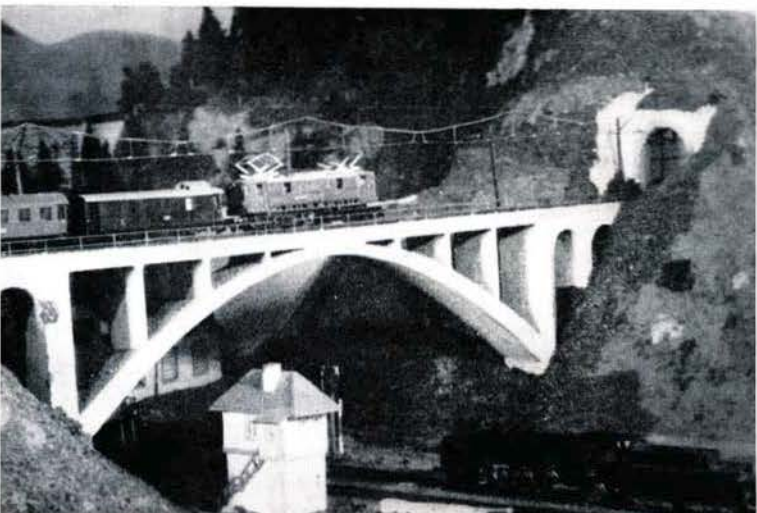


Fotos: Illner, Leipzig (11)
Blank, Köthen (3)
Dewag-Leipzig (1)





AN DER ODER-NEISSE- FRIEDENSGRENZE...



... in Frankfurt/Oder wurde vor einigen Jahren für die Eisenbahner ein modernes, großzügig ausgestattetes Kulturhaus erbaut. Es trägt den verpflichtenden Namen „Völkerfreundschaft“. Als wir es kürzlich besuchten, stellten wir fest, daß dort auch in einem der großen hellen Räume eine rührige „Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahner“ ihre Bleibe gefunden hat. Seit 1955 bauen drei bis vier Eisenbahner an einer Großanlage, die etwa 140 Meter Gleis, 23 Triebfahrzeuge, 20 Trafos und über 100 Relais umfaßt. Acht bis zehn Personen können maximal die Anlage bedienen, zumindestens aber müssen es vier Personen sein. Besonderen Eindruck machte auf uns die automatische Signalanlage. Die Züge blocken sich nach dem Vorbild des Berliner Außenringes selbst. Auch die landschaftliche Ausgestaltung dieser Frankfurter Großanlage ist sehr gut.

Fotos: H. Kohlberger

Bild 1 Wer Frankfurt/O. kennt, könnte glauben, die Freunde hätten sich die Bahnhofstraße ihrer Vaterstadt zum Vorbild genommen, wenn er die Anordnung der Wohnblocks auf diesem Bild sieht.

Bild 2 Arbeitsgemeinschaftsleiter Antrück hält gerade mit zwei seiner Getreuen „Lagebesprechung“ über die nächsten Schaltarbeiten an der Anlage.

Bild 3 Ob das der Berolina-Express ist, der auf seiner Reise auch durch Frankfurt/O. kommt? Das Triebwagenmodell wurde vom Kollegen Antrück nach einer Bauanleitung unserer Zeitschrift selbst gebaut.

Bild 4 Weit schwingt sich ein Viadukt über ein Tal und führt die elektrifizierte Nebenbahn über die mehrgleisige Hauptbahn hinweg hinauf in die Berge.



EIN SCHRITT
VOM ICH ZUM WIR



Amateur-Modellbahnanlagen im Blickfeld der Öffentlichkeit

