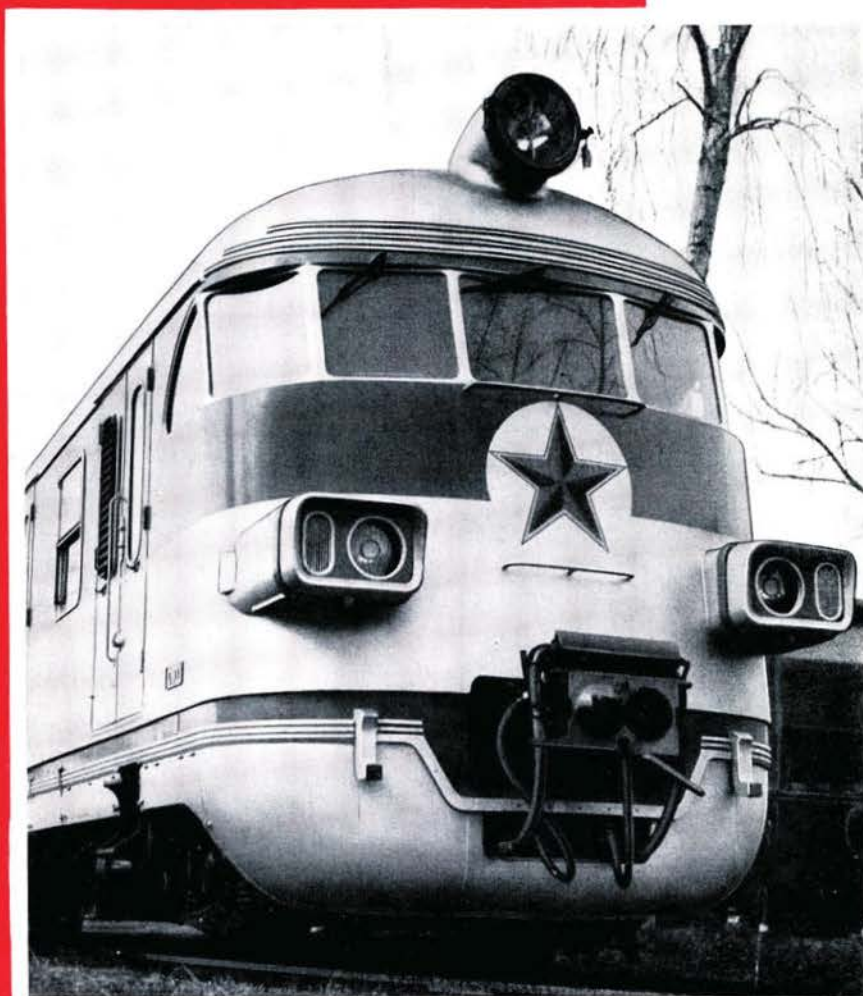


420
W 9
Jahrgang 11
Juni 1962

6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,-





Foto: Zentralbild

Wissen Sie schon . . .

● daß auf den Strecken der Ungarischen Staatsbahn (MAV) z. Z. eine völlig neue, in Ungarn produzierte 2000-PS-Ellok erprobt wird? Diese Lokomotive wurde gemeinsam von den Klement-Gottwald-Ganz- und den Ganz-Mavag-Werken in Budapest erbaut. U. B. z. die leistungsfähige neue Lokomotive bei einer Probefahrt vor einem 1100-t-Güterzug.

● daß in der Sowjetunion der durchschnittliche tägliche Einsatz dieselbetriebener Rangierlokomotiven 23 Stunden beträgt? Die Kosten für die Umstellung eines Wagens sanken hierdurch von 34 Kopeken bei Dampftrieb auf 25 Kopeken bei Dieseltrieb.

● daß die Zusammenfassung der verschiedenen amerikanischen Eisenbahngesellschaften zu Großkonzernen im Gange ist? So haben im März d. J. die Pennsylvania Railroad und die New York Central Railroad ihre Fusion beantragt, wodurch die Kapitalisten hoffen, über 75 Millionen Dollar an Steuergeldern in ihre eigenen Taschen zu wirtschaften.

● daß vor kurzem die neuerbaute Eisenbahnstrecke Förtha–Gerstungen im Bezirk Erfurt in Betrieb genommen wurde? In nur sechs Monaten haben 5000 Arbeiter, Techniker und Ingenieure aus allen Bezirken der DDR diese neue Bahnstrecke fertiggestellt und damit einen wichtigen Auftrag von Partei und Regierung zur Sicherheit unserer Transportwege an der Staatsgrenze erfüllt.

● daß in der UdSSR ein Charkower Werk jetzt eine neue Diesellokomotive „E 30“ für gemischten Dienst herausgebracht hat? Es handelt sich um eine zwölfachsige Zweisektions-Lokomotive mit 4000 PS Leistung.

AUS DEM INHALT

Statut des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands	141
Die Welt traf sich in Leipzig	144
Wolfgang Stoffels	
Kleine Gelenklokomotiven	146
Oh weh, immer größer wird die Platte!	147
Wir lernen am Beispiel	148
Bist du im Bilde?	149
Herbert Holtzhauer	
Eisenbahnkuriositäten	150
Aus der Organisation berichtet	153
Gleisplan des Monats	154
Günter Fromm	
Die Personenwagen der Müglitztalbahn	155
Theo Graf	
„Kosmetik“ an den Gützoldlokomotiven der Baureihen 24 und 64	158
Werkstatt-Tips	160
Bejahrte Damen aus England	161
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	162
Rainer Zschech	
Diesellokomotive Baureihe T 334.0 der ČSD	163
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurz	
Rückmeldeeinrichtung für Pilz- und Hruska-Weichen	165
Aus technischen Gründen liegt diesem Heft keine Beilage bei.	

TITELBILD

Ein neues Gesicht auf den Strecken der sozialistischen Länder: Vier-teiliger GANZ-Dieselschnelltriebwagenzug aus Budapest. Die Tschechoslowakische Staatsbahn (ČSD) hat diesen Zug gekauft und ihn unter der Baureihe M 498.0 in Dienst gestellt

RÜCKTITELBILD

Auf dieser H0-Modellbahnanlage bilden Eisenbahn und Landschaft wie in der Natur ein harmonisches Ganzes. Hierzu siehe auch die Bilder auf der Seite 148

Foto: Lothar Hesse, Plauen

IN VORBEREITUNG

Die Eisenbahn in Ägypten
Das Umgebendehaus

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, z. Z. Leningrad – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Ing. Klaus Gerlach, TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig – Rudi Wilde, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg (Thür.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; Redaktion „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Marianne Hoffmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. Alleinige 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.

STATUT des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

§ 1

Grundsätze, Ziele und Aufgaben des Verbandes

1. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) ist die Dachorganisation der Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn. Er erzieht seine Mitglieder zum sozialistischen Denken und Handeln, zur Liebe und Treue zur Arbeiter- und Bauern-Macht, zur Mehrung und zum Schutz des sozialistischen Eigentums.
2. Ziel des DMV ist die polytechnische Ausbildung aller Mitglieder sowie die Förderung eines für die Ordnung unseres Staates bewußt eintretenden Eisenbahner Nachwuchses.
3. Der DMV gibt allen Eisenbahnern und Interessierten Anregungen und experimentelle Möglichkeiten zur Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen, wirkt verkehrswerbend im Sinne des sozialistischen Aufbaues und weckt in der Bevölkerung unserer Republik das Verständnis für die technischen und ökonomischen Belange der Deutschen Reichsbahn.
4. Durch das Herstellen von technischen Modellen, elektro- und radiotechnischen Einrichtungen und durch den Aufbau von Betriebs- und Verkehrsanlagen weckt und fördert der DMV in allen Mitgliedern die Liebe zur planmäßigen kollektiven Arbeit, Ausdauer und Erfindergeist.
5. Der DMV pflegt freundschaftliche Beziehungen zu den Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn aller Länder und tritt für die Festigung des Friedens und der Völkerfreundschaft ein.
6. Der DMV hat die Aufgabe:
 - a) Alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn in der Deutschen Demokratischen Republik organisatorisch zu vereinigen und einen planmäßigen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaften untereinander zu organisieren,
 - b) die Pioniereisenbahnen in der DDR anzuleiten und zu unterstützen,
 - c) das Verständnis für die Technik und Ökonomik des Eisenbahnwesens und des Schienenfahrzeugbaus im Vorbild und Modell zu wecken und zu fördern,
 - d) das Amt für Standardisierung bei der Schaffung einheitlicher Normen für das gesamte Modelleisenbahnwesen zu unterstützen,
 - e) die Arbeitsgemeinschaften in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, in den Stationen junger Techniker und in den Lehrlingsausbildungswerkstätten, an Schulen und in den volkseigenen Betrieben und bei den gesellschaftlichen Organisationen sowie die Pioniereisenbahnen durch Stellen von Leitungs- und Lehrkräften sowie durch Vermitteln von Dozenten für Fachvorträge, durch Film- und Bildverleih und durch Beratung beim Aufbau von Gemeinschaftsanlagen zu unterstützen,
 - f) Richtlinien für Modelleisenbahnausstellungen zu erarbeiten und Modelleisenbahnwettbewerbe zu organisieren,
 - g) auf die industrielle Produktion und handwerkliche Fertigung von Modelleisenbahnerzeugnissen

„Der Weg aber zu einem vereinigten, friedlichen und demokratischen Deutschland wird frei sein, wenn die Herrschaft der Monopolkapitalisten und Großgrundbesitzer, der Imperialisten und Militaristen in Westdeutschland überwunden ist. Der Weg zu diesem Ziel ist schwer und mag langwierig sein. Aber es gibt keinen leichteren und keinen anderen Weg im Kampf um den Frieden und die Rettung der Nation. Niemand möge sich darüber Illusionen machen. Nur die Deutschen selbst und vor allem die

friedliebenden und demokratischen Kräfte in Westdeutschland vermögen durch ihren entschlossenen und erfolgreichen Kampf den Weg abzukürzen. Nur sie können die Barrieren niederlegen, die von den in Westdeutschland herrschenden Kräften gegen die Wiedervereinigung Deutschlands errichtet worden sind.“

Aus dem Dokument des Nationalrats des demokratischen Deutschland

Einfluß zu nehmen und für die ständige Qualitätsverbesserung der Erzeugnisse einzutreten,
h) die internationale Arbeit zu fördern und im Erfahrungsaustausch mit den Organisationen anderer Länder das Vertrauen der Völker untereinander zu festigen.

7. Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ ist das Organ des DMV.

§ 2

Mitgliedschaft

1. Mitglied des DMV sind alle in den Arbeitsgemeinschaften als Grundeinheiten organisierten Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn.
2. Eine Arbeitsgemeinschaft umfaßt mindestens fünf Mitglieder.
3. In eine Arbeitsgemeinschaft kann als Mitglied jeder Bürger aufgenommen werden, der das 14. Lebensjahr vollendet hat und das Statut anerkennt. Die Aufnahme erfolgt durch Mehrheitsbeschluß der Arbeitsgemeinschaft, bei der der Aufnahmeantrag gestellt wurde.
4. Alle Mitglieder haben das Recht:
 - a) Soweit sie das 18. Lebensjahr vollendet haben, die Leitungen des Verbandes zu wählen oder in die Leitungen gewählt zu werden,
 - b) von den Leitungen Rechenschaft über deren Tätigkeit zu verlangen,
 - c) an den Veranstaltungen des DMV teilzunehmen,
 - d) in den Versammlungen ihrer Arbeitsgemeinschaft zu allen Fragen des Verbandes Stellung zu nehmen und Vorschläge einzubringen,
 - e) sich in allen Fragen direkt an die Bezirksvorstände oder an das Präsidium zu wenden,
 - f) wenn in den Arbeitsgemeinschaften oder übergeordneten Leitungen zu ihrer Tätigkeit oder ihrem Verhalten Stellung genommen werden soll oder Beschlüsse über ihre Person gefaßt werden, ihre Anwesenheit zu verlangen.
5. Alle Mitglieder haben die Pflicht:
 - a) Das Statut einzuhalten und über die Einhaltung zu wachen sowie für die Verwirklichung der Beschlüsse einzutreten,
 - b) regelmäßig an der Arbeit der Arbeitsgemeinschaften teilzunehmen,
 - c) ihre Erfahrungen an alle anderen Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft weiterzuleiten,
 - d) ständig an der Verbesserung der Arbeit des DMV durch Entfaltung von Kritik und Selbstkritik ohne Ansehen der Person mitzuhelfen,
 - e) die Mitgliedsbeiträge regelmäßig zu zahlen.
6. Die Mitgliedschaft im DMV ist freiwillig und beginnt an dem Tage, an dem der Beschluß über die Aufnahme gefaßt wurde.
7. Über die Neuaufnahme von Arbeitsgemeinschaften entscheidet der zuständige Bezirksvorstand.

Die Mitgliedschaft endet:

- a) durch Austritt
 - b) durch Streichung
 - c) durch Ausschuß
 - d) durch Tod
- Zu a) Der Austritt ist bei der Arbeitsgemeinschaft zu erklären. Die Austrittserklärung soll schriftlich mit Angabe der Gründe erfolgen.
- Zu b) Eine Streichung ist zulässig, wenn ein Mitglied mehr als drei Monate mit der Beitragszahlung trotz Mahnung in Verzug ist. Die Streichung bedarf des Beschlusses der Mitgliederversammlung mit Zweidrittelmehrheit.
- Zu c) Der Ausschuß kann durch Beschluß der Mitgliederversammlung mit zwei Drittel Mehrheit erfolgen, wenn das Mitglied das Ansehen unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates oder des Verbandes schwer geschädigt, grob gegen das Statut oder die Beschlüsse des Verbandes verstoßen oder sich

gegenüber anderen Mitgliedern des Verbandes gewissenlos verhalten hat.

Der Ausschuß bedarf der Bestätigung durch den Bezirksvorstand.

8. Das Mitgliedsbuch ist Eigentum des Verbandes und ist bei Ausscheiden an den Bezirksvorstand zurückzugeben.

§ 3

Organisationsgrundsätze des DMV

1. Der DMV ist im Vereinsregister eingetragen und wird juristisch vertreten durch den Präsidenten oder einen Vizepräsidenten gemeinsam mit dem Generalsekretär.
2. Die Arbeitsgemeinschaften sind berechtigt, im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel vertragliche Vereinbarungen abzuschließen.
3. Der Verband hat seinen Sitz in Berlin.
4. Der DMV arbeitet nach den Prinzipien des demokratischen Zentralismus. Die Einheit von strenger zentraler Leitung und breiter Mitwirkung aller Mitglieder dient der Lösung der Aufgaben des Verbandes.
Zur Durchführung dieses Prinzips gilt insbesondere:
 - a) daß die Leitungen des Verbandes von unten nach oben gewählt werden,
 - b) daß die gewählten Leitungen des Verbandes zur regelmäßigen Berichterstattung verpflichtet sind,
 - c) daß alle Beschlüsse der höheren Leitungen für die nachfolgenden Leitungen verbindlich sind,
 - d) daß sich die Minderheit der Mehrheit unterordnet und daß die Mitglieder bei der Verwirklichung der Beschlüsse aktiv mitwirken.
5. Alle Leitungen und Kommissionen arbeiten auf der Grundlage der Kollektivität bei voller persönlicher Verantwortung jedes Mitgliedes für die Durchführung der gefaßten Beschlüsse.

§ 4

Der Verbandstag und die zentralen Organe des DMV

1. Das höchste Organ des DMV ist der Verbandstag. Der Verbandstag hat die Aufgabe:
 - a) den Rechenschaftsbericht des Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission entgegenzunehmen,
 - b) Beschlüsse über die grundsätzlichen Aufgaben zu fassen, das Präsidium und die Zentrale Revisionskommission zu wählen.
2. Der ordentliche Verbandstag wird alle vier Jahre durchgeführt. Ein außerordentlicher Verbandstag kann auf Beschluß des Präsidiums des DMV und auf Verlangen von zwei Dritteln der Mitglieder des DMV einberufen werden.
3. Der Verbandstag setzt sich aus den von den Bezirksdelegiertenkonferenzen gewählten Delegierten zusammen.
4. Der Verbandstag ist vom Präsidium des DMV unter Bekanntgabe des Zeitpunktes, des Ortes und der Tagesordnung mindestens acht Wochen vorher schriftlich einzuberufen.
5. Zwischen den Verbandstagen wird der DMV durch das Präsidium geleitet, das die auf dem Verbandstag gefaßten Beschlüsse und festgelegten Aufgaben durchführt.
6. Das Präsidium wird vom Verbandstag mit einfacher Stimmenmehrheit auf die Dauer von vier Jahren gewählt und nimmt in seiner konstituierenden Sitzung die Wahl des Präsidenten, der Vizepräsidenten und die Verteilung der Funktionen vor.
7. Zur Geschäftsführung sowie zur Durchführung und Kontrolle der Beschlüsse steht dem Präsidium das Generalsekretariat unter Leitung des Generalsekretärs zur Verfügung. Der Generalsekretär ist Mitglied des Präsidiums und diesem verantwortlich.
8. Das Präsidium hat das Recht, Mitglieder, die sich bei der Erfüllung der Aufgaben des Verbandes besonders verdient gemacht haben, dem Minister für

Verkehrswesen oder dem Zentralvorstand der IG Eisenbahn zur Auszeichnung vorzuschlagen.

§ 5

Die Bezirksdelegiertenkonferenzen und die Bezirksvorstände des DMV

1. Das oberste Organ im Reichsbahn-Direktionsbezirk ist die Bezirksdelegiertenkonferenz. Sie hat die Aufgabe:
 - a) den Rechenschaftsbericht des Bezirksvorstandes und der Revisionskommission entgegenzunehmen und über die weitere Entwicklung im Bezirk zu beschließen,
 - b) den Bezirksvorstand, die Revisionskommission und die Delegierten zum Verbandstag zu wählen.
2. Die ordentliche Bezirksdelegiertenkonferenz wird alle zwei Jahre durchgeführt. Eine außerordentliche Bezirksdelegiertenkonferenz kann auf Beschluß des Bezirksvorstandes und muß auf Verlangen von zwei Dritteln der Mitglieder des Bezirkes oder des Präsidiums des DMV einberufen werden.
3. Die Bezirksdelegiertenkonferenz setzt sich aus den in den Mitgliederversammlungen der Arbeitsgemeinschaften gewählten Delegierten zusammen.
4. Die Bezirksdelegiertenkonferenz ist von dem Bezirksvorstand unter Bekanntgabe des Zeitpunktes, des Ortes und der Tagesordnung mindestens vier Wochen vorher schriftlich einzuberufen.
5. Die Bezirksdelegiertenkonferenz wählt für die Dauer von zwei Jahren mit einfacher Stimmenmehrheit den Bezirksvorstand. Zwischen den Bezirksdelegiertenkonferenzen leitet der Bezirksvorstand die gesamte Arbeit im Bezirk und führt die auf dem Bezirkstag gefaßten Beschlüsse durch. Der Bezirksvorstand wählt in seiner konstituierenden Sitzung den Vorsitzenden sowie seinen Stellvertreter und verteilt die Funktionen.
6. Die Bezirksvorstände haben zur Erledigung der laufenden Arbeiten Sekretariate, die vom Sekretär geleitet werden. Der Sekretär ist Mitglied des Bezirksvorstandes. Er ist dem Bezirksvorstand und dem Generalsekretär gegenüber verantwortlich.

§ 6

Arbeitsgemeinschaften

1. Das oberste Organ der Arbeitsgemeinschaften ist die Mitgliederversammlung. Sie ist mindestens jährlich einzuberufen. Zur Erledigung der laufenden Arbeiten wählt die Mitgliederversammlung für die Dauer von zwei Jahren die Leitung.
2. Die Mitgliederversammlung hat die Aufgabe:
 - a) den Rechenschaftsbericht der Leitung entgegenzunehmen,
 - b) über die weitere Arbeit der Arbeitsgemeinschaft zu beschließen,
 - c) die Leitung und die Delegierten zur Bezirksdelegiertenkonferenz zu wählen,
 - d) über die Aufnahme oder den Ausschluß von Mitgliedern zu beschließen.
3. Die Leitung der Arbeitsgemeinschaft wählt auf ihrer konstituierenden Sitzung den Vorsitzenden, seinen Stellvertreter und verteilt die Funktionen. Sie ist der Mitgliederversammlung gegenüber rechenschaftspflichtig.
4. Eine außerordentliche Mitgliederversammlung kann auf Beschluß der Leitung der Arbeitsgemeinschaft und muß auf Verlangen von zwei Dritteln der Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft oder des Bezirksvorstandes einberufen werden.
5. Zwischen den Mitgliederversammlungen ist die Leitung für die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft verantwortlich. Sie faßt Beschlüsse, die für alle Mitglieder verbindlich sind. Die Leitung der Arbeitsgemeinschaft führt ihre Tätigkeit auf der Grundlage der Beschlüsse des Verbandstages, der Bezirksdelegiertenkonferenz und der übergeordneten Leitungen durch.

§ 7

Kommissionen des DMV

1. Zur Durchführung der Aufgaben des DMV werden bei den Leitungen ständige oder zeitweilige Kommissionen gebildet.
2. Die Mitglieder der Kommissionen werden von der entsprechenden Leitung eingesetzt und abberufen.

§ 8

Revisionskommission

1. Die Zentrale Revisionskommission des DMV und die Revisionskommissionen sind Kontrollorgane der Mitglieder.
2. Die Zentrale Revisionskommission wird vom Verbandstag für vier Jahre und die Revisionskommission von den Bezirksdelegiertenkonferenzen auf die Dauer von zwei Jahren gewählt.
3. Die Zentrale Revisionskommission und die Revisionskommissionen wählen auf ihrer konstituierenden Sitzung den Vorsitzenden.
4. Die Zentrale Revisionskommission und die Revisionskommissionen arbeiten nach den Richtlinien des Verbandstages.

§ 9

Finanzen

1. Die Finanzierung des DMV erfolgt:
 - a) aus den Aufnahmegebühren und den Beiträgen der Mitglieder,
 - b) aus den Einnahmen von Modelleisenbahnausstellungen, Sammlungen, Spenden, Zuwendungen, Publikationen usw.
2. Die monatlichen Mitgliedsbeiträge sind:
 - a) für Mitglieder mit einem monatlichen Einkommen unter 300,— DM 1,— DM
 - b) für Mitglieder mit einem monatlichen Einkommen von 300,— bis 600,— DM 2,— DM
 - c) für Mitglieder mit einem monatlichen Einkommen über 600,— DM 3,— DM
 - d) für Jugendliche bis zum vollendeten 16. Lebensjahr ohne Rücksicht auf ihr Einkommen 0,50 DMDie Aufnahmegebühr beträgt 2,— DM
3. Die Planung und Verwendung der Mittel erfolgt nach den Finanzrichtlinien, die vom Präsidium des Verbandes erlassen werden.
4. In den Finanzrichtlinien ist festzulegen, welcher Anteil der Einnahmen zur eigenen Verwendung bei den Arbeitsgemeinschaften verbleibt.

§ 10

Emblem und Abzeichen des DMV

1. Das Emblem des DMV zeigt auf rundem Untergrund die Nachbildung einer elektrischen Lokomotive und die Buchstaben „DMV“. Das Emblem ist in den Farben
Schwarz-rot-gold
gehalten.

§ 11

Geschäftsordnung

Das Präsidium des DMV, die Bezirksvorstände und die Leitungen der Arbeitsgemeinschaften arbeiten nach einer Geschäftsordnung, die vom Präsidium des DMV erlassen wird.

§ 12

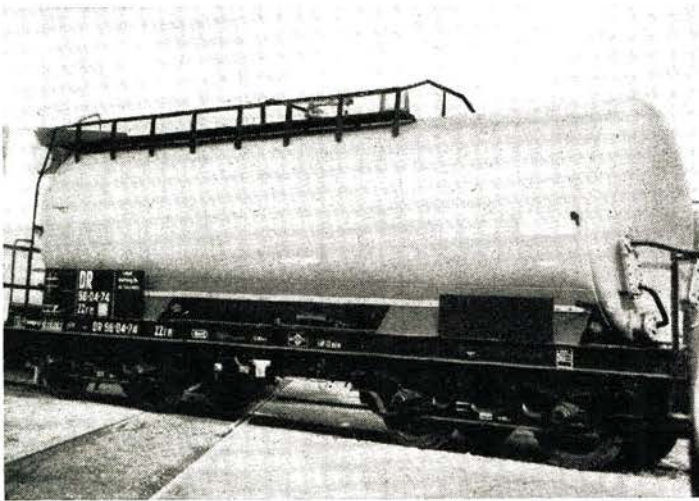
Schlußbestimmungen

1. Das Statut tritt mit der Beschlußfassung durch den Verbandstag in Kraft.
 2. Änderungen des Statuts bedürfen der Beschlußfassung durch den Verbandstag mit einfacher Stimmenmehrheit.
- Das vorliegende Statut wurde auf der Gründungsversammlung am 7. April 1962 in Leipzig beschlossen.

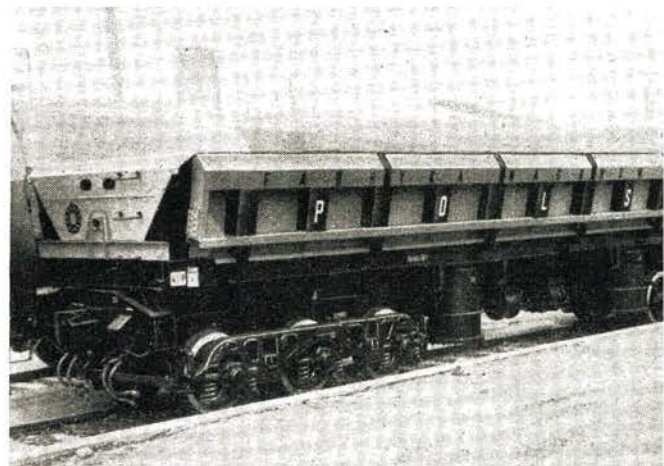
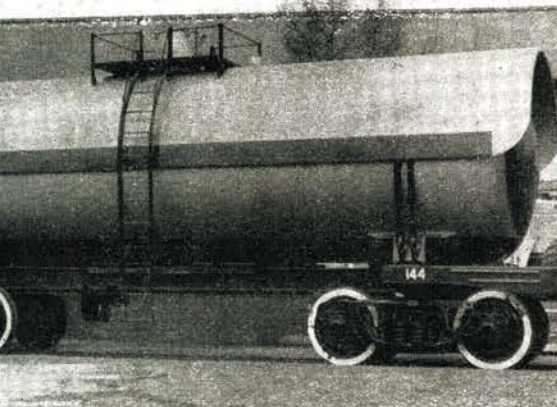


Die Welt tra

Eine Messe-Bildnachlese vom



4



Allen NATO-Ratsbeschlüssen und -empfehlungen zum Trotz traf sich im März 1962 wiederum die ganze Welt in der Messestadt Leipzig. Wie ein Bumerang erwies sich der Boykott der Bonner Machthaber an der Messe: Mehr Aussteller-Länder – insgesamt 58 an der Zahl – fanden den Weg an die Pleiße. Auch auf dem Technischen Freigelände, wo die Fahrzeuge der Eisenbahnfahrzeug-Industrie ausgestellt werden, war das deutlich zu sehen. Neben polnischen und ČSSR-Wagen standen solche aus Frankreich und aus Belgien. Wir blickten uns für alle, die nicht nach Leipzig fahren konnten, mit Kamera, Notizbuch und Bleistift dort etwas um, und hier berichten wir Ihnen über das, was wir sahen und erfuhren.

5

sich in Leipzig

Technischen Freigelände



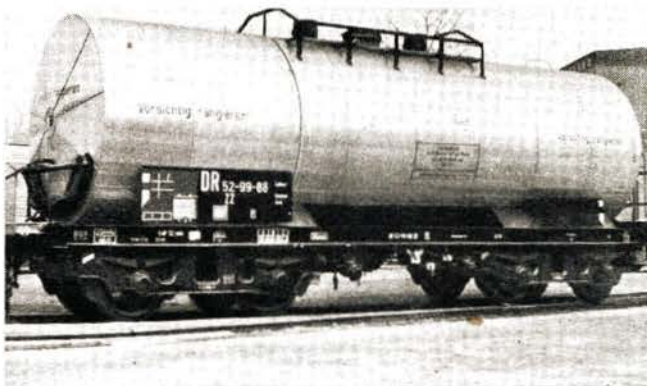
7



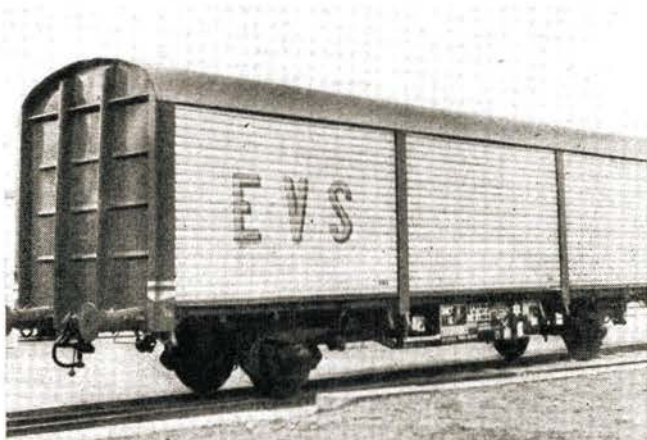
9



6



8



10

Bild 1 Eine 150-PS-Verschielokomotive vom Typ SMO 3 aus Volkspolen. Die Diesellok hat einen Sechs-Zylinder-Motor und erreicht 45 km/h

Bild 2 Vierachsiger Kesselwagen mit Heizvorrichtung, 48 000 l Kesselinhalt. Achslast 18 Mp, LüP 12,45 m, gebaut von den Waggonwerken „23. August“ in Bukarest

Bild 3 Ebenfalls aus Rumänien kommt dieser zweiachsige Kühlwagen mit einer Länge über Puffer von 11,74 m und einem Radstand von 6,6 m

Bild 4 Vierachsiger Hochdruck-Spezial-Kesselwagen für flüssiges Propangas, ein Erzeugnis der polnischen Waggonbauindustrie

Bild 5 Auch aus Volkspolen, aus Swidnica, stammt dieser sechsachsige Kippwagen für den Erztransport. Die Tragfähigkeit des Wagen beträgt 100 t

Bild 6 Belgien ist das Herstellerland dieses zweiachsigen Kesselwagens mit einem Fassungsvermögen von 17 000 l, den die DR kaufte

Bild 7 Auch die CSSR war mit ihrer bekannten Fahrzeugbauindustrie vertreten. Hier ein vierachsiger Zementsilowagen von Tatra, Inhalt je Kessel 13 m³

Bild 8 Wiederum belgischer Herkunft ist dieser vierachsige Kesselwagen zu 50 000 l mit einem Achsstand von 6,40 m und einer Länge ü. P. von 12,39 m

Bild 9 Ein französischer Rolldachwagen, zweiachsiger, Tragfähigkeit 23 t

Bild 10 Und schließlich noch ein Franzose: ein zweiachsiger Leichtmetallwagen mit 21 t Tragfähigkeit

Fotos: Illner, Leipzig

KLEINE GELENKLOKOMOTIVEN

Im Verlaufe ihrer mehr als 130 Jahre alten Existenz hat die gute altbewährte Dampflokomotive in Form zahlreicher Sonderbauarten eine Anpassung an spezielle Bedürfnisse vieler Bahnen in aller Welt erfahren. Im folgenden werden aus dieser sehr großen Zahl interessanter Dampflok-Ausführungen zwei Typen vorgestellt, die einige bemerkenswerte bauliche Einzelheiten aufweisen.

Die Lokomotiv-Fabrik von W. G. Bagnall in Stafford in England lieferte mehrere Exemplare kleiner Ge-

lenklokomotiven für den Einsatz auf südafrikanischen Bahnen. Die dortige Spurweite mißt bei einigen Bahnen zwei Fuß (610 mm), ein relativ sehr seltenes Maß, das aber auch noch in Indien, Tasmanien, Venezuela und in Angola in Westafrika vorkommt. Weil auf den Strecken dieser Bahnen sehr kleine Krümmungshalbmesser bestehen, wurden die Lokomotiven völlig als Drehgestellfahrzeuge ausgeführt. Der Hauptrahmen besteht aus U-Profilen und trägt Kessel, Wassertanks und Führerhaus. Da die beiden Dreh-

gestelle unter dem Brückenrahmen frei beweglich bleiben müssen, war für einen Rost und einen Aschkasten der üblichen Bauart kein Platz. Der Kessel wurde deshalb mit einer runden Stahlfeuerbüchse ausgerüstet, die denen von Schiffskesseln sehr ähnlich ist. Im unteren Teil des Feuerbüchsenrohres befinden sich der Rost und der Ascheraum. Die Verbrennungsluft wird durch Öffnungen in der Kesselrückwand angesaugt. Die Dampfzuleitung zu den vier Zylindern – an jedem Drehgestell sind zwei angebracht – und die Abdampfückführung erfolgen durch Rohrleitungen mit Gelenkverbindungen. Die beiden Drehgestelle wurden der kleinen Spurweite wegen mit einem Außenrahmen versehen. Sie sind mit kräftigen Drehzapfen mit dem Hauptrahmen verbunden und tragen jeweils am äußeren Ende eine Mittelpufferkupplung. Die Tragfedern sitzen oberhalb der Achslagergehäuse. Den Antrieb versorgt an jedem Drehgestell eine Zwillingsmaschine mit Heusinger-Steuerung und einstufiger Dehnung. Die Bremse ist für Hand- und Dampf-betätigung eingerichtet, ebenso ist die Sandstreuvorrichtung dampfbetrieben. Die Sandkästen sind an den äußeren Enden seitlich an den Drehgestellen angebaut.

Die ersten beiden von Bagnall gebauten Lokomotiven dieser Bauart sind hier abgebildet. Bild 1 zeigt die erste im Jahre 1935 hergestellte Lokomotive mit der Fabriknummer 2544, die nach Natal in Südafrika geliefert wurde. Ihr Kesseldruck beträgt 12,66 atü und die Gesamtmasse 24 t. Die Rostfläche mißt 0,836 m², die Heizfläche 31 m². Im Bild 2 ist die zweite Lokomotive dieser Art dargestellt, die eine um vier Tonnen größere Masse hat. Beide Lokomotiven werden mit Heißdampf betrieben. Die Heizfläche dieser Lok beträgt 40 m², die Rostfläche 1,1 m². Im Jahre 1953 wurden noch drei weitere Lokomotiven dieses Typs von der gleichen britischen Firma gebaut und nach Übersee geliefert.

Bild 1 Gelenklokomotive, gebaut 1935

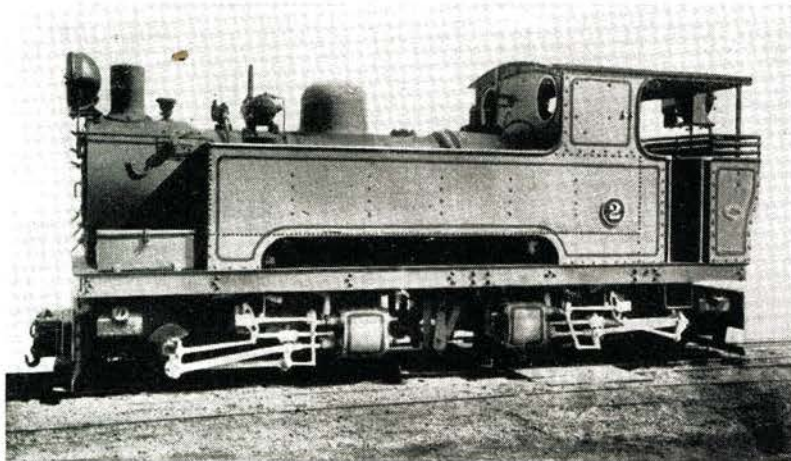
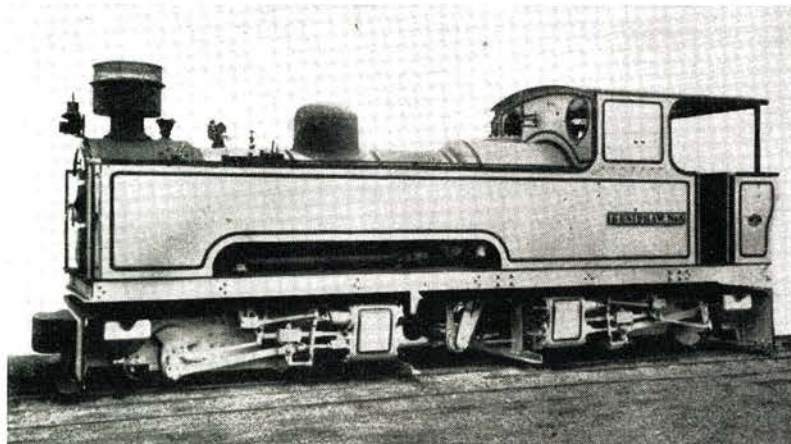


Bild 2 Gelenklokomotive, Baujahr 1936

Fotos: Archiv



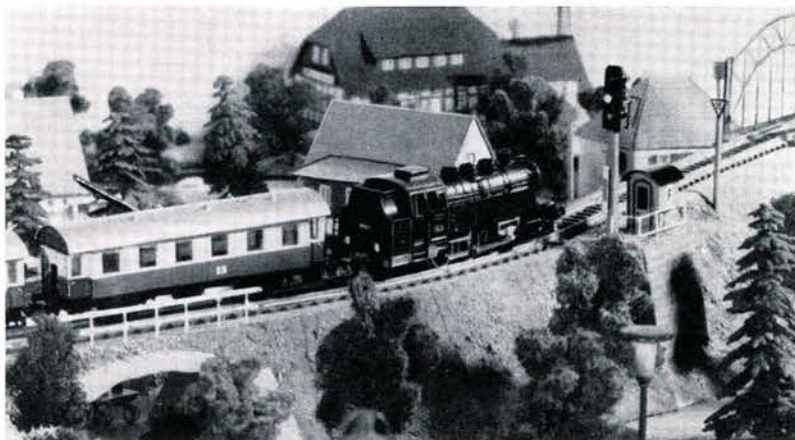


*Oh weh,
immer größer
wird die
Platte*

„Ja, da nutzt kein Mittel!

Wer erst einmal von unserer Krankheit (Modellbahneritis) richtig befallen ist, wird sie so schnell nicht wieder los. Allen Gegenmitteln und eindämmenden Maßnahmen zum Trotz werden die ‚Platten‘ immer umfangreicher. Meine nimmt nun schon ganze 6,2 m² ein und vergrößert sich immer weiter. Infolge der Erweiterungsarbeiten findet augenblicklich nur ein behelfsmäßiger Bahnbetrieb statt, so ganz außen herum, auf dem Außenring. Viele La-Stellen (das sind Langsam-Fahrstellen) mußten eingerichtet werden. Doch bald werden die Züge wieder über die Schienen rattern, kreuz und quer über die Platte, ohne Ruhe, ebenso unruhig wie wir, die wir von der ‚Krankheit‘ gepackt sind.“ Das schreibt uns unser Leser Hermann Ochsen aus Hohen Neuendorf bei Berlin, von dessen Anlage wir bereits im Heft 10/61 berichteten.

Fotos: Ochsen



Wir lernen am **BEISPIEL**

Unter dieser Überschrift beabsichtigen wir, in Zukunft hin und wieder einmal eine Bildseite zu veröffentlichen. Dabei wollen wir uns verschiedene Modellbahnanlagen ansehen und feststellen, was gut ist und was man besser machen könnte. Dabei werden wir diese Betrachtung jeweils nur unter einen Gesichtspunkt stellen, wie z. B. Landschaftsgestaltung, Brücken usw. Die Leser, deren Anlagen dabei kritisiert werden, bitten wir um Verständnis, denn diese Kritik hilft ihnen und vielen anderen ja nur weiter.

Heute beginnen wir mit dem Thema „Landschaftsgestaltung allgemein“.

Bild 1 Der Modellbahnfreund G. P. machte einen großen Fehler bei der Gestaltung seiner Anlage: Er setzte einen „Termitenhügel“ auf die Platte, um den die Bahn herumfährt. Völlig unbegründet und widersinnig steht oben auf diesem Hügel ein fränkisches Bauernhaus. In diesem Falle verzichten wir besser auf die Geländeerhebung und gestalten das Geländestück im Gleisbogen auf andere Weise

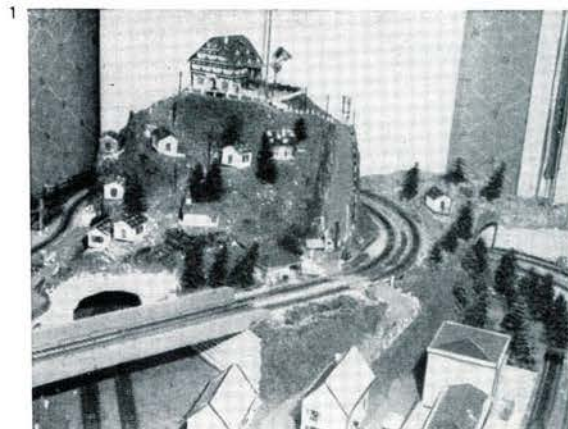


Bild 2 Unser Leser W. L. soll ebenfalls einige Hinweise erhalten: Dasselbe gilt für ihn wie für das zu Bild 1 Gesagte. Der kleine Hügel mit der Kirche ist in dieser Form unschön. Bäume sollten auf ortsfesten Anlagen stets „eingepflanzt“ sein, d. h. also, der Fuß wird entfernt. Weiterhin sind diese kleinen erzgebirgischen holzgeschnitzten Tiere nicht das Richtige für eine Modelleisenbahn



Bild 3 Ein gutes Gegenstück zum Bild 1. Dieser Modelleisenbahner nutzte sehr geschickt eine Anlagenecke aus und verlegte die Geländeerhebung so, daß sie innig in den Hintergrund verläuft. Der Hügel steht somit nicht mitten auf der Platte leer im Raum. Außerdem beachten wir die gute Gestaltung dieser Anlage

