JAHRGANG 11
NOVEMBER 1962
11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,–

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

11 NOVEMBER 1962 · BERLIN · 11. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, Berlin W 8, Krausenstraße 17–20. Präsident: Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Ehrhardt Thiele, Berlin – Generalsekretär: Helmut Reinert, Berlin – Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Hansotto Voigt, Dresden – Heinz Hoffmann, Zwickau – Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin – Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt – Frithjof Thiele, Arnstadt/Thür. – Joseph Belkewitsch, Karl-Marx-Stadt.

Beratender Redaktionsausschuß

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg/Thür. – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin.

Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner“;** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. 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.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Leipziger Herbstmesse 1962 286

G. Barthel
Nebenbahn-Kohlenbansen 289

G. Fromm
Empfangsgebäude Bahnhof Seebergen 289

Technik ist Trumpf 291

Stützmauern 292

W. Herschmann
Bauanleitung für eine Lokomotive der Reihe 38²⁻⁵ (sächs.) in H0
2. Fortsetzung und Schluß 293

D. Raeck
Man muß sich nur zu helfen wissen 293

Gleisplan des Monats 298

Bauplan des Monats 298

H. Fleischer
Der Diesellokomotivbau in der UdSSR nach 1945 299

R. Zschech
750-PS-Diesellokomotiven aus der ČSSR 302

Wissen Sie schon? 304

Werkstatt-Tips 304

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 305

Zwischen Zahnbohrer und Mähdrescher 306

Mitteilungen des DMV 307

Selbst gebaut . . . . . 3. Umschlagseite

Lehrgang „Für den Anfänger“, Lehrgang „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug“ und „Fahrtberichte“ . . . . . Beilage

Titelbild

Im Bahnbetriebswerk Erfurt P steht dieser hübsche Wasserturm. Für die Anlagen der Romantiker unter den Modelleisenbahnern ist er ein gesuchtes Vorbild. Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Auf dem Bahnhof Fichtengrund steigt man um und fährt von ihm aus weiter mit der Schmalspurbahn zu dem im Gebirge liegenden Kurort. Motiv aus der Verkaufs- und Werbeanlage des HO-Fachgeschäftes für Modellbahnartikel in Plauen i. V.

Foto: L. Barche, Plauen i. V.

In Vorbereitung

So entsteht ein Wagen
Abenteuer des Schienenstranges
Die Lokwitztalbahn

Modernste Technik auf den sowjetischen Eisenbahnen

Unter der Rubrik „Wissen Sie schon ..." des Heftes 10/62 unserer Zeitschrift fand ich einige sehr aufschlußreiche Daten über das sowjetische Eisenbahnwesen. Diese nüchterne Meldung besagt unter anderem, daß im sowjetischen Eisenbahnwesen Ende 1961 bereits auf 26 400 km mit Diesellokomotiven gefahren wurde, daß die sowjetische Industrie im vergangenen Jahr 1445 Strecken-Dieselloks lieferte, daß weiter fast 1000 km neue Strecken in Betrieb genommen wurden und der Gesamtgewinn des Eisenbahnverkehrs im vergangenen Planjahr rund 3 Milliarden 113 Millionen Rubel betrug. Ganz gewiß gehen wir nicht fehl in der Annahme, daß diese Bilanz zum Ende dieses Jahres noch erfolgreicher sein wird. Und wieder wird es vielleicht eine nüchterne Meldung sein, die uns über die großartige Entwicklung dieses so wichtigen Zweiges der Volkswirtschaft des Landes informiert, dessen große Perspektive in den Tagen des Oktober vor 45 Jahren, im damaligen zaristischen Rußland, begann. Die junge Sowjetmacht übernahm seinerzeit eine Wirtschaft und mit ihr ein Verkehrswesen, das schlechthin als katastrophal bezeichnet werden mußte. Gegenüber den Ländern Westeuropas war der Rückstand auf dem Gebiete der Technik als verheerend zu bezeichnen, und es gab nicht wenige Staatsmänner und Wirtschaftsexperten der westlichen Welt, die dem jungen Sowjetstaat nur wenige Tage, Wochen oder Monate Lebensdauer voraussagten. Die Geschichte aber ist über diese Propheten hinweggegangen; recht gab sie den Arbeitern und Bauern der jungen Sowjetmacht, recht gab sie den durch keine Verleumdung oder Gewaltanwendung zu erschütternden Lehren Marx', Engels' und Lenins.

Heute ist dieser 45 Jahre alte oder junge Staat über jeden Zweifel seiner Existenzfähigkeit erhaben. Heute gilt: Wer wissen will, wie der technische Fortschritt aussieht, wo die Wissenschaft das Marschtempo angibt, wo Bildung und Kultur sich in einer bisher nie gekannten Art und Weise entwickeln, der muß Russisch verstehen und nach Osten blicken. Das Eisenbahnwesen macht dabei keine Ausnahme. Ganz im Gegenteil, es nimmt einen hervorragenden Platz in der Volkswirtschaft ein. Wenn man daran denkt, daß die sowjetischen Eisenbahnen im Jahre 1961 einen Güterumschlag von 1 Billion 570 Milliarden Tonnenkilometer erreichten und damit die USA, von denen man ja weiß, daß auch ihr Eisenbahnwesen gut in Schuß ist, um fast das Doppelte überflügelten, wenn man daran denkt, daß die Hälfte des gesamten Gütertransports bereits mit Elloks abgewickelt wird und zum Ende des nächsten Jahrzehnts entsprechend dem Parteiprogramm der KPdSU insgesamt 45 000 km auf elektrischen Betrieb umgestellt sind, dann bedürfen diese Zahlen wohl kaum noch eines Kommentars.

Sie sind ein sichtbarer Beweis für die Schöpferkraft eines von der Ausbeutung befreiten Volkes.

Schon heute hat sich der Charakter der Arbeit im Verkehrswesen grundlegend geändert. Der Lokomotiv- und Wagenpark wurde und wird umfassend modernisiert, automatische und halbautomatische Anlagen zur Regelung des Zugbetriebes in Betrieb genommen. Die Be- und Entladung konnte an allen entscheidenden Verkehrsknotenpunkten bereits umfassend mechanisiert werden. Erste Versuche sind abgeschlossen, um mit Hilfe der Elektronik Eisenbahnstrecken vollautomatisch zu betreiben. Im Verlaufe der Entwicklung werden viele Berufe einen völlig neuen Charakter erhalten, wobei solche Berufe, wie der des Heizers, Rangierers und mancherorts des Weichenstellers, in naher Zukunft endgültig der Vergangenheit angehören werden.

Wir wissen heute, daß auch das sowjetische Eisenbahnwesen die Fahrstraßen auf Richtung Kommunismus gestellt hat, und uns, die wir in der DDR den Sozialismus aufbauen, erfüllt es mit Freude, Kraft und Zuversicht, in den Völkern der Sowjetunion einen starken, zuverlässigen Freund zu haben.

H. M.

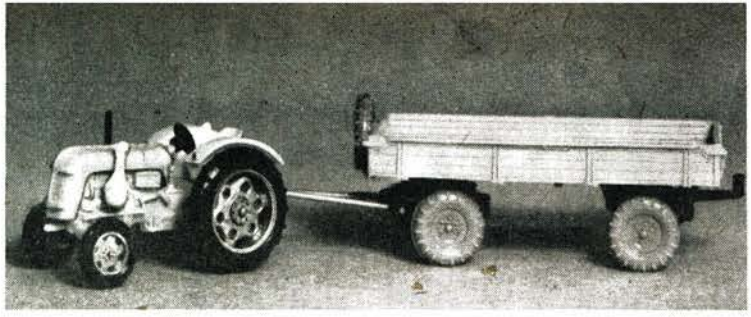
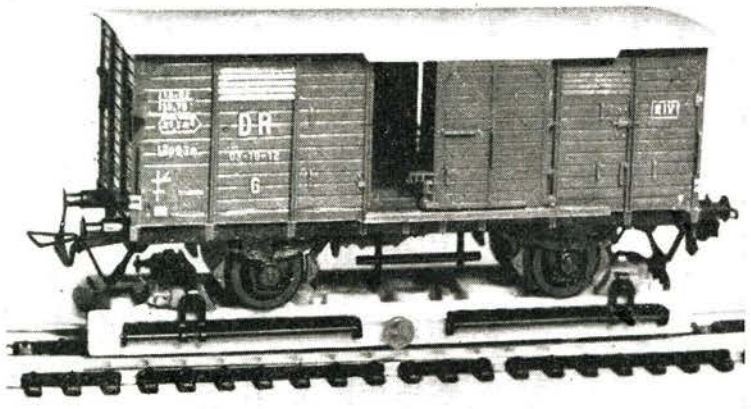


Bild 1 Zum Radschlepper „Famulus" der Firma Hauke KG, Dresden, gesellt sich nun auch ein gestalterisch hervorragender Hänger in der Nenngröße H0.

Bild 2 Die Firma Herr KG, Berlin, überraschte den Liebhaber der Schmalspurbahn mit einem Rollbock. Alle Radvorleger sind, entsprechend der verschiedenen Achsstände der Normalspurwagen (natürlich in H0), verstellbar.

Bild 3 Sehr gute Nachbildungen von Laubbäumen zeigte die Firma Scheffler KG aus Marienberg. Die Bäume erhalten noch Plastikfüße!



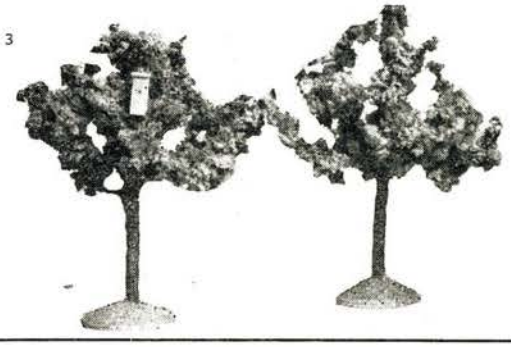
Leipziger Herbstmesse 1962

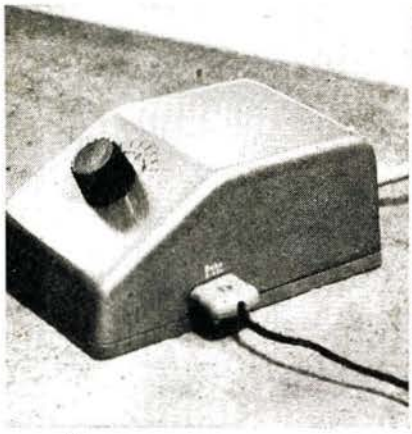
Im Petershof gesehen

Obwohl im Petershof zu Leipzig während der Herbstmessen die Neuheiten nicht so überwiegen wie zu den Frühjahrsmessen, waren wir doch über das neue Angebot — soweit man es vom Modelleisenbahnzubehör betrachtet — überrascht. Um es kurz zu machen, die Hersteller des Zubehörs geben sich allergrößte Mühe, den Wünschen der Käufer gerecht zu werden. Oder, wenn wir es richtig betrachten, der dringendste Bedarf der Modelleisenbahner ist gedeckt, der Käufer stellt höhere Ansprüche. Zwangsläufig wirkt sich das auf den Handel aus. Die Zeit des Verteilens ist endgültig vorbei. Der Handel besinnt sich auf seine eigentliche Funktion und fordert von den Herstellern vielseitige Sortimente in hoher Qualität. Wir haben uns überzeugen können, daß so bekannte Hersteller wie die Firmen Franzke KG (TEMOS), OWO, Auhagen KG u. a. Jahr für Jahr immer wieder Neuheiten in reicher Zahl auf den Markt brachten und sich in der Modellqualität imer weiter vorarbeiteten. Es ist wohl an der Zeit, diesen Firmen einmal den Dank der Modelleisenbahner auszusprechen. Wir meinen, daß die Modellzubehörindustrie nun profiliert ist und die Modelliebhaber nicht enttäuschen wird. Natürlich muß durch das Zentrale Fachkollektiv für Modelleisenbahnartikel verhindert werden, daß sich Neuentwicklungen überschneiden, oder irreale Forderungsprogramme aufgestellt werden.

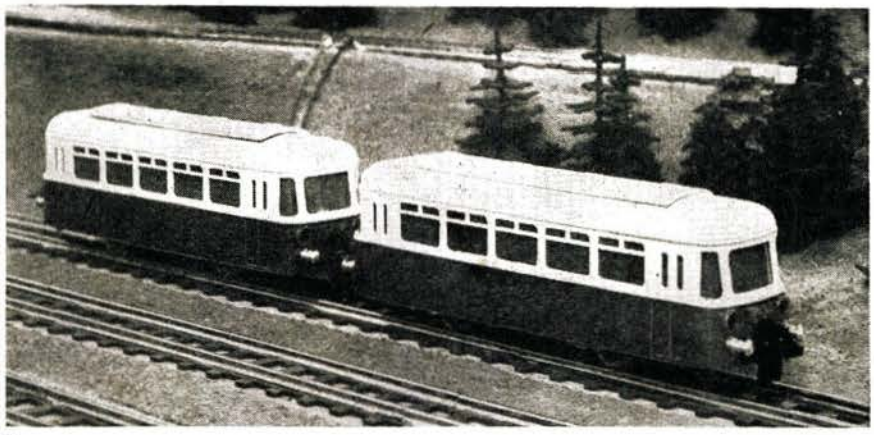
Ebenso müssen die vor den Messen stattfindenden Beurteilungen durch das ZFK-Modelleisenbahnartikel unnachsichtiger vorgenommen und gegenüber den unentschuldigt Fernbleibenden ernsthaft nachgeholt werden. Aber auch hier zeichnen sich schon neue Wege ab.

Wer nun aber nach Leipzig kam, um sich neue Triebfahrzeuge und Wagen anzusehen, wurde wieder enttäuscht. Piko brachte einen neuen Wagen heraus, der aber erst nach der Messe als Messeneuheit deklariert wurde. Im nächsten Heft werden wir diesen Wagen vorstellen. Die Firma Herr KG hat einen sehr schönen Rollbock für die Schmalspurbahn entwickelt. Damit war es bei diesen Messeneuheiten aus. Wir hörten zwar Versprechungen, die ein Modelleisenbahnerherz höher schlagen lassen, jedoch ist das so eine Sache. Von einigen Firmen wissen wir, daß Versprechen eingehalten werden. Bei anderen sind Versprechungen aber wie Schnipsgummiantriebe — sehr dehnbar. Die Devise, auf einer guten Modelleisenbahnanlage fahren gute Wagen von Piko und gute Lokomotiven von Gützold, wird wohl vorerst noch bestehen bleiben. Eine Triebwerkkonstruktion für eine Modell-Lokomotive soll ja nicht ganz so schwierig sein wie der Entwurf einer Kopierfräsmaschine. Es gibt Produktionswerke in der DDR, die in kurzer Zeit mehrere Typen solcher Werkzeugmaschinen völlig neu entwickelt haben! K. G.





4

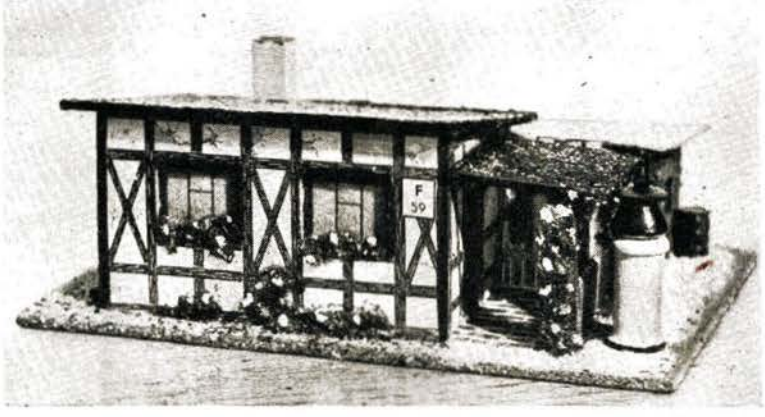


5

Bild 4 Neuer Trafo aus dem VEB Metallwarenfabrik Stadtilm. Primär: 220 Volt, 50 Hertz. Sekundär: ⎓ 2 bis 4 Volt (0,4 A) und ~ 16 Volt (0,2 A).

Bild 5 Ebenfalls aus Stadtilm kommt dieser Leichttriebwagen mit Beiwagen in Plastikausführung für die Nenngröße S.

6

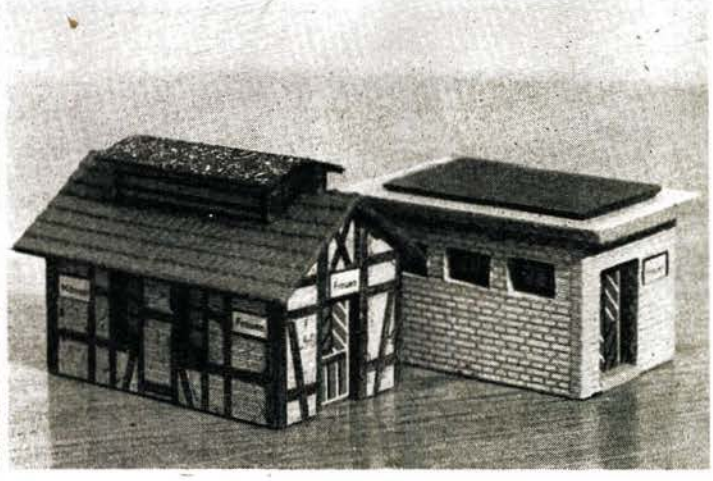


7

8

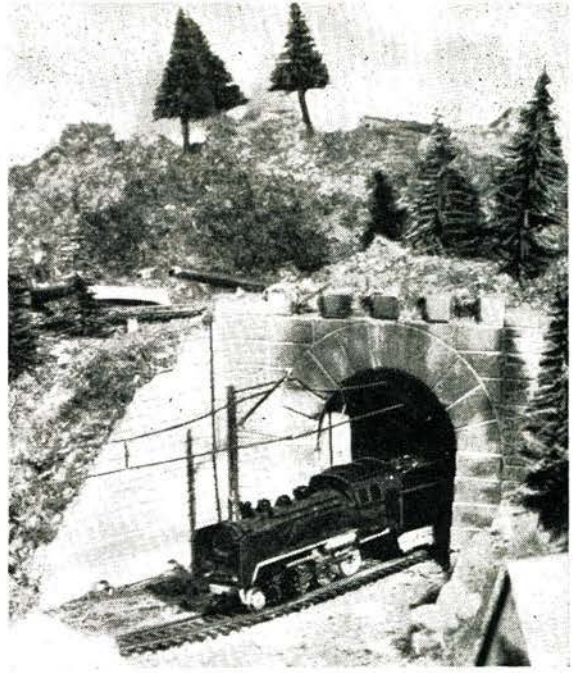
9

Bilder 6 bis 10 Mit einem reichen Sortiment erfreute uns wieder die Firma Franzke KG, Köthen/Anhalt. Unsere Bilder zeigen den Lokschuppen (H0) mit zwei Ständen (auch lieferbar mit einem Stand), einen neuen Schrankenposten (H0), ein Einfamilienhaus mit Geländestück (TT), zwei Abortgebäude (H0) und auf der nächsten Seite oben links einen achteckigen Wasserturm (H0).

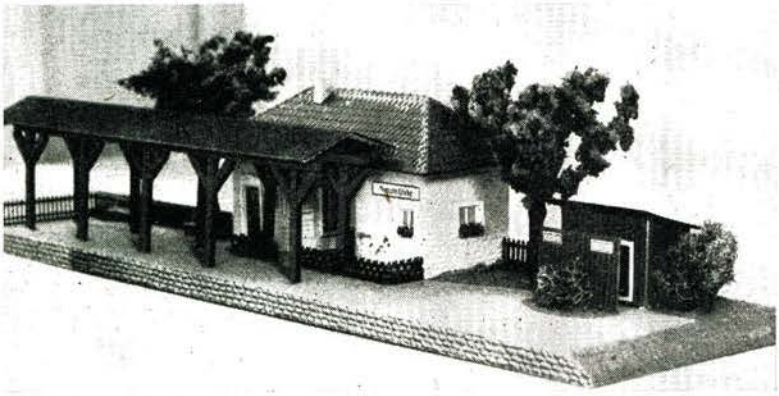


Fotos: G. Illner, Leipzig

10

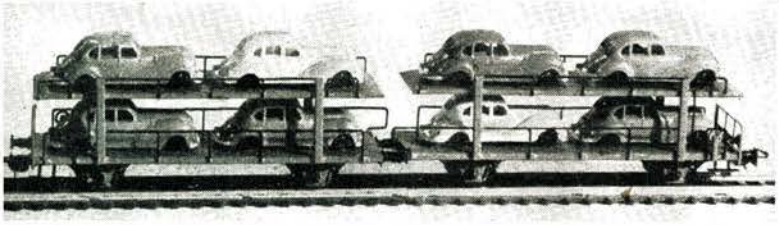


11



12

13



14

15

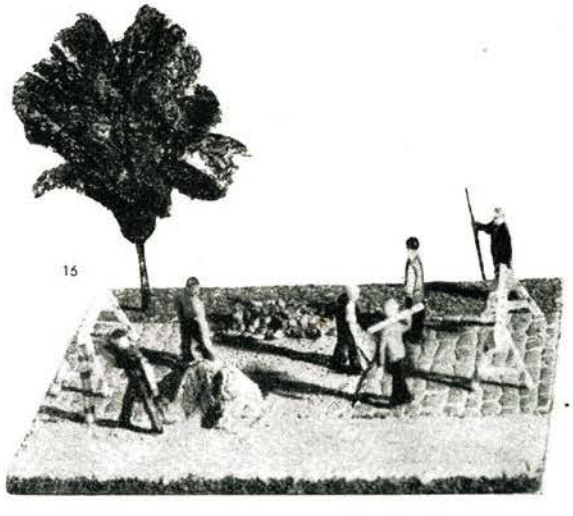


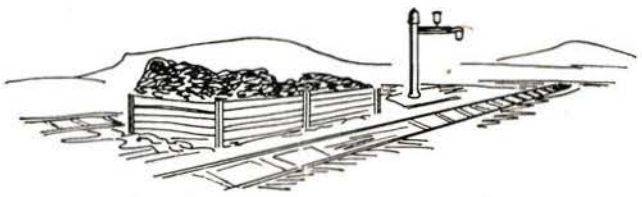
Bild 11 Der Hersteller der bekannten Anker-Steinbaukästen entwickelte für den Modelleisenbahnbau einen Baukasten, welcher u. a. Steine für die Herstellung von Tunnelportalen, Bahnsteigkanten, Auffahrten und für die Kilometrierung enthält.

Bild 12 Aus dem VEB OWO Olbernhauer Wachsblumenfabrik kommt dieser Haltepunkt „Neumühle" für die Nenngröße H0.

Bild 13 Auch der neue Bahnhof „Neustadt" ist eine Entwicklung von OWO, ebenfalls in H0.

Bild 14 Die Firma Dahmer KG, Bernburg/Saale, zeigte einen neuen Autotransportwagen – bestehend aus zwei kurzgekuppelten Einheiten – in der Nenngröße H0.

Bilder 15 und 16 Das Figurensortiment der Firma Dahmer hat sich um eine Bahnsteiggruppe und eine Familiengruppe erweitert. Die Detaillierung ist hervorragend. Ebenfalls bringt diese Firma jetzt auch fertige Geländestücken mit ihren Figuren auf den Markt.



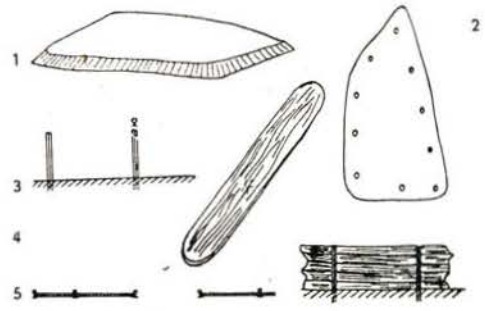
GÜNTER BARTHEL, Erfurt

NEBENBAHN-KOHLENBANSEN

Auf Nebenbahnstrecken finden wir häufig Kohlenbansen, die für unsere Modellbahnanlagen wie geschaffen sind.

Wir nehmen Reststücke von Schienenprofilen und schneiden sie auf eine Länge von 30 mm zu. Wollen wir den Kohlenbansen nicht fest auf der Anlage montieren, besorgen wir uns ein Sperrholzbrettchen, etwa 5 mm dick, und raspeln die Kanten schräg ab (Bild 1). In dieses Brettchen bohren wir in Abständen von 40 mm Löcher mit einem etwas geringeren Durchmesser des Schienenmaterials (wer den Kohlenbansen fest auf die Anlage bringen will, bohrt die Löcher ins Anlagenbrett). Wir wählen eine unregelmäßige Form, etwa nach Bild 2. Dann schlagen wir die Schienenprofilstücke mit einem kleinen Hammer so in die Unterlage, daß der Schienenfuß nach außen zu stehen kommt (Bild 3). Die nun einzusetzenden Bohlen schneiden wir uns aus Furnierholz, dünnem Sperrholz oder – was sich am besten eignet – aus Zungenspatel. Diese Zungenspatel gibt es für wenige Pfennige in jedem Sanitätsgeschäft zu kaufen (es sind die Hölzer, die einem beim Onkel Doktor ein „Aah" entlocken, Bild 4). Die Bohlenbreite soll 3 bis 4 mm betragen. Es ist darauf zu achten, daß sie sich gut zwischen die Profilstücke einklemmen lassen. An einer passenden Stelle lassen wir eine Zwischenwand aus (Bild 5).

Braune Beize und etwas schwarze Nitrofarbe für die Profile vervollständigen unseren Kohlenbansen. Nun braucht er nur noch gefüllt zu werden. Das geschieht am besten, wenn wir ein Stück Stoff über den mit



Papier ausgefüllten Hohlraum wellig einpassen und ankleben, dann mit schwarzer Nitrofarbe färben und nach dem Trocknen mit Agol bestreichen und mit Kohlenstückchen bestreuen.

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

DK 725.31 (086.5)

Empfangsgebäude Bahnhof Seebergen ▶

Für die Freunde des Gebäudemodellbaues soll heute wieder einmal ein kleines Empfangsgebäude vorgestellt werden. Zugegeben, daß sein Äußeres nicht dem üblichen Aussehen solcher Gebäude entspricht, aber gerade deswegen wird es sicher manchem Modelleisenbahner willkommen sein.

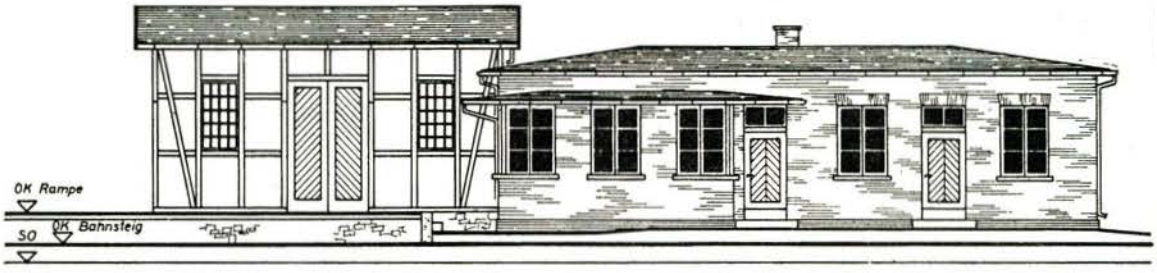
Das Gebäude ist wesentlich jünger als der anschließende Güterschuppen. Es wurde vor etwa 30 Jahren an Stelle einer alten baufälligen Wellblechbude errichtet, die auch schon 50 Jahre ihren Dienst versehen hatte. Der Güterschuppen wurde vor etwa 60 Jahren gebaut, als aus dem ursprünglichen Haltepunkt durch den Bau eines Überholungs- und Ladegleises ein Bahnhof entstand. Dieses Beispiel zeigt uns, daß die damalige Eisenbahnverwaltung oft am falschen Ende sparte und so auch in diesem Fall ohne Rücksicht auf architektonische und ästhetische Belange ein Gebäude errichtete, welches gerade den notwendigsten Forderungen genügte. Nach heutigen architektonischen Anschauungen kann man eine solche Lösung keinesfalls gutheißen.

Betrachten wir zunächst einmal den Grundriß des Empfangsgebäudes. In der Mitte ist es durch eine Trennwand in einen großen Dienstraum und in einen Warteraum unterteilt. Der Dienstraum besitzt nach der Gleisseite hin einen vorspringenden Stellwerksanbau. Die Fahrkarten werden nach dem Warteraum zu verkauft. Die Beheizung beider Räume erfolgt durch einen großen Durchbau-Kachelofen, der vom Dienstraum aus befeuert wird. Vom Dienstraum führt eine Tür nach dem Güterschuppen. Dieser springt gegenüber dem Empfangsgebäude ziemlich weit zurück, um Platz für das Ladegleis zwischen Bahnsteig und Schuppen zu erhalten. Das Empfangsgebäude wurde als gefugter Klinkerbau errichtet und mit einem flachen Walmdach versehen. Der Fachwerkgüterschuppen besitzt ein weitausladendes flaches Satteldach. Am Schuppen ist eine kleine Rampe angebaut.

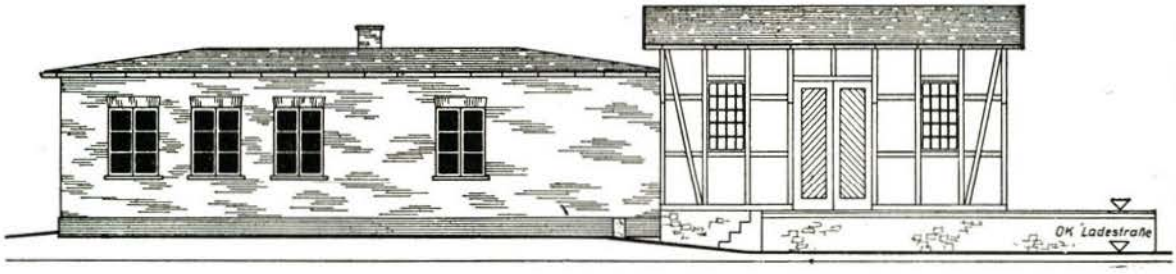
Zur Modellherstellung ist nicht viel zu sagen. Die Wände des Empfangsgebäudes werden aus 2 mm dickem Sperrholz hergestellt, mit Fenstern und Türen, die in üblicher Weise angefertigt werden, versehen und vor dem Zusammenbau mit Ziegelsteinpapier beklebt. Dabei ist auf die richtige Lage der Ziegelsteine der Tür- und Fensterstürze zu achten. Sie werden zweckmäßig nach dem Bekleben der Wände auf den entsprechenden Stellen aufgeleimt. Das Fachwerk des Güterschuppens wird in der bekannten Weise hergestellt und auf die aus 2 mm dickem Sperrholz angefertigten Wände geleimt. Das Rampen- und Sockelmauerwerk wird als Werksteinmauerwerk dargestellt. Die Streben und Zangen der Güterschuppen-Dachkonstruktion sind aus kleinen Holzleisten entsprechenden Querschnitts herzustellen. Die Dächer beider Gebäude werden als Pappdach eingedeckt.

Abschließend noch einige Worte zur Farbgebung. Alle Fenster des Empfangsgebäudes und Güterschuppens werden weiß gestrichen. Die Türen, Tore und Dachkästen erhalten hellbraunen Anstrich. Das Fachwerk des Güterschuppens wird dunkelbraun und die geputzten Fachwerkfelder werden hellgelb gestrichen. Letztere können aber auch mit Ziegelsteinpapier beklebt werden. Rampen- und Sockelmauerwerk sowie Treppenstufen werden gelbgrau angemalt. Die Rampe kann Pflaster erhalten oder auch eine Betondecke. Dachrinnen und Regenfallrohre werden hellgrün angemalt.

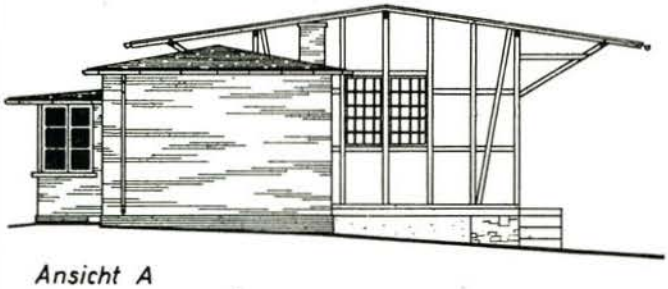
Trotz der kritischen Hinweise zum Vorbild dürfte das Modell wegen seiner geringen Abmessungen für viele Anlagen geeignet sein. Es paßt gut auf einen kleinen Bahnhof in ländlicher Umgebung.



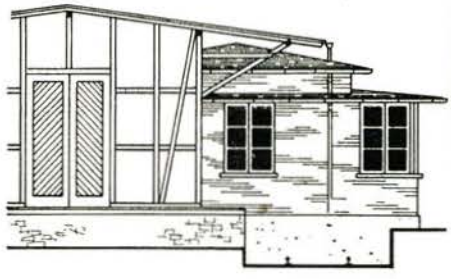
Ansicht von der Gleisseite



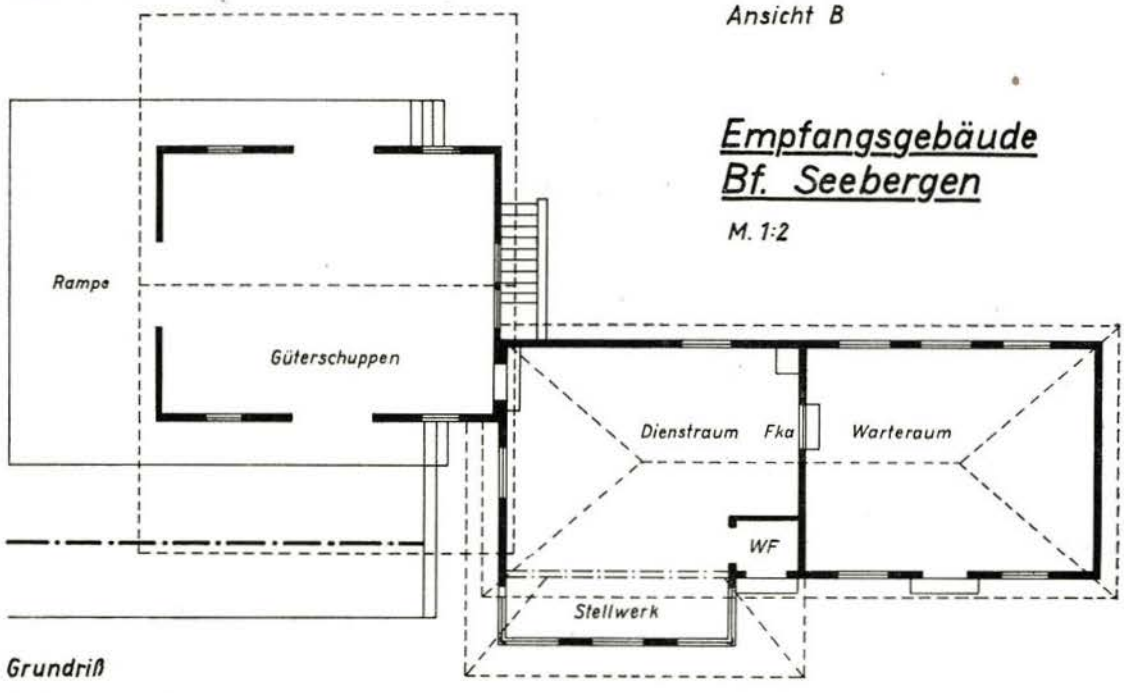
Ansicht von der Straßenseite



Ansicht A



Ansicht B



Grundriß

Empfangsgebäude Bf. Seebergen

M. 1:2

„TECHNIK IST TRUMPF“

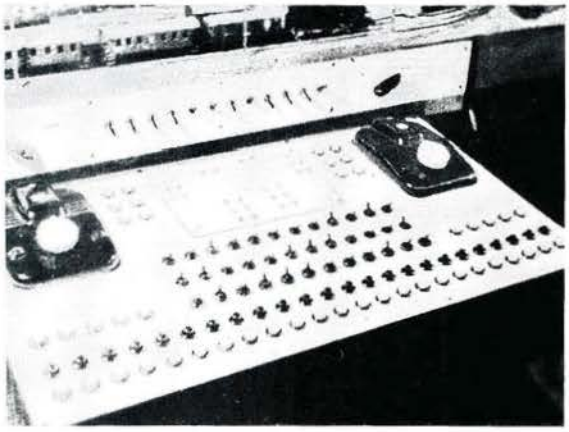
Bild 1 Schaltpult der Anlage nach „Stellwerksprinzip“ als Tischkasten ausgebildet.

Bild 2 Hochbetrieb im Bahnbetriebswerk.

Bild 3 Halt für Personen- und Eilzug. Durchfahrt für Eiltriebwagen im Bahnhof „Steffenau“.

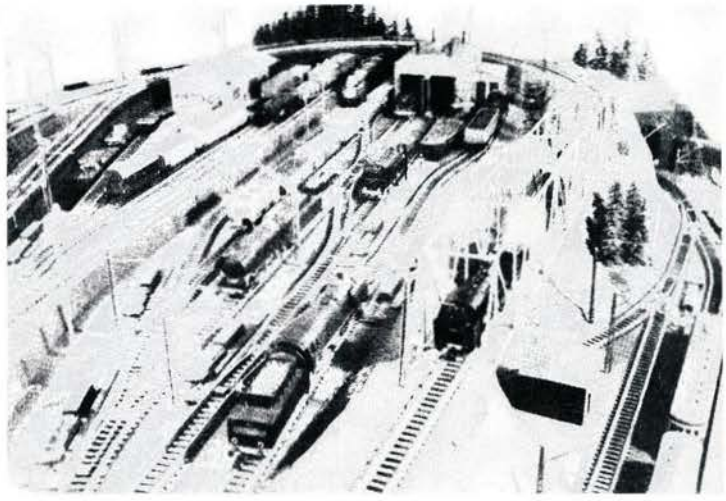
Bild 4 Gesamtüberblick mit Kopfbahnhof „Neuhaus“.

1

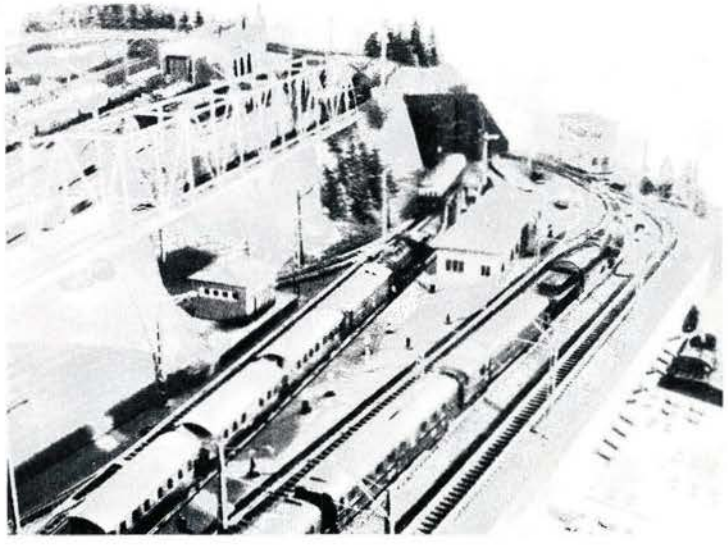


Fotos: Verfasser

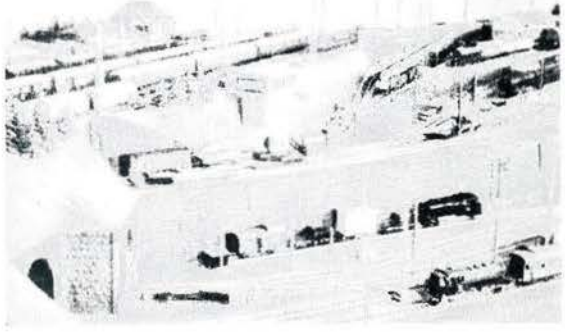
2



3



4



1

Bild 1 Diese Stützmauer gegen einen Weinberg befindet sich bei der Abzweigstelle Burgwerben an der Einfahrt zum Güterbahnhof Weißenfels.

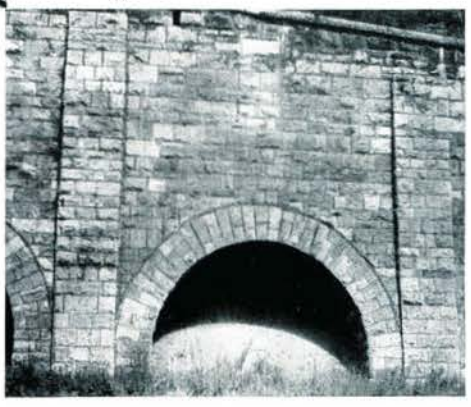
Bild 2 Detail von der obengenannten Stützmauer.

Bild 3 Vorbild für den Nachbau eines Tunnelportals mit Flügelmauer.

Bild 4 Felsverbauung im Elstertal – im sogenannten Revier Steinigt – zwischen Elsterberg und Rentzschmühle.

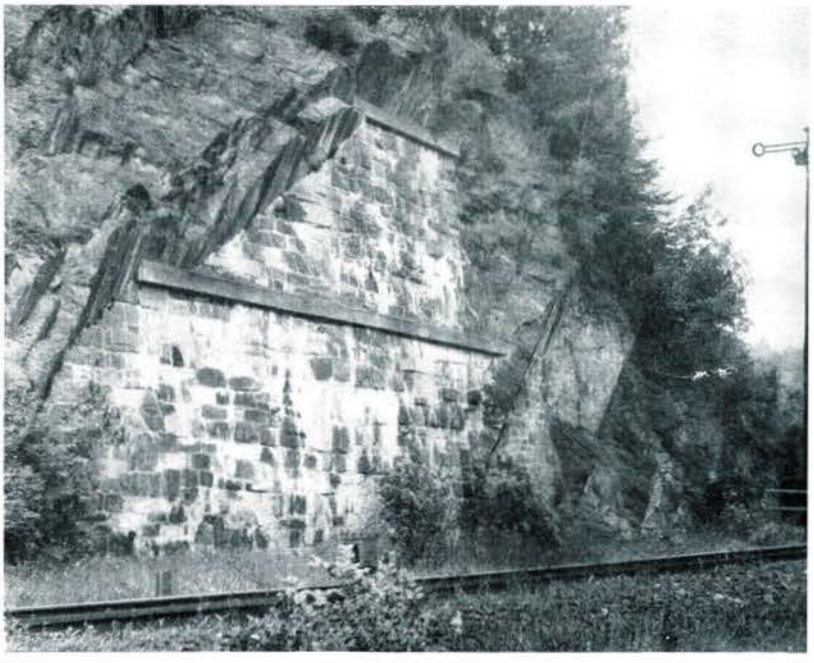
Fotos: G. Illner, Leipzig

2



Die Bahndammgestaltung wird sich bei der Modelleisenbahnanlage nicht nur auf die einfachen Dämme in der Ebene oder in einer Steigung erstrecken. Häufiger wird es vorkommen, daß Bahndämme an Berghängen oder unter steil abfallenden Felsen angeordnet werden müssen. Für die Anlegung und Sicherung solcher Bahndämme gibt es bei den Eisenbahnverwaltungen eingehende Vorschriften, die auch wir auf der Modellbahnanlage nicht umgehen wollen. Gerade durch das Nachbilden von Stützmauern, Grabenmauern, Lawinenschutzgalerien und Feuerschutzmauern wirkt ein Bahndamm erst „echt". Einige Möglichkeiten zeigen unsere Bilder.

STÜTZMAUERN

3

4