

1PA 9

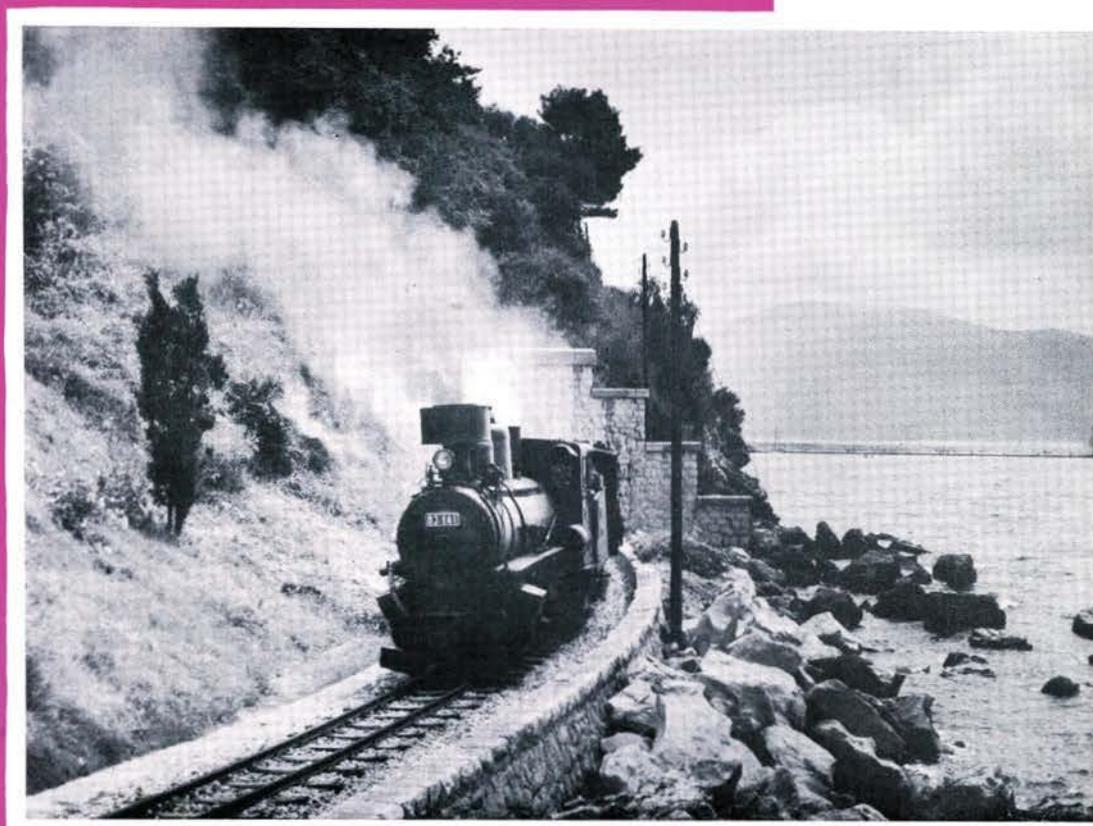
JAHRGANG 15

OKTOBER 1966

10

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



10

OKTOBER 1966 BERLIN 15. JAHRGANG

Präsidium des DMV

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und Erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär, Ing. 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.) – Dipl.-Gw. Günter Mai, Berlin.

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschließlich Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 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. CSSR: 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 Druckzeugnissen 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, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
„Rasender Roland“ als Attraktion für Touristen?	285
Dipl.-Ing. R. Zscheck	
Drehgestellwechsel in Brest	286
Mitteilungen des DMV	288
Ing. W. Dietmann	
Speichenradsätze einmal anders gebaut	289
Eine fertige Anlage	293
Mein Sohn baut fleißig mit	294
Dipl.-Ing. K.-H. Kaplick	
Bauanleitung für eine Feldwegbrücke	295
R. Ebel	
Bauanleitung für einen Reko-Reisezugwagen	299
G. Arndt	
Irrweg und Weg zur Superbahn	304
Delegiertenkonferenz des Bezirks Cottbus	309
Modellbahnwettbewerb in Dresden ..	309
Wissen Sie schon?	310
Phantasie-Modelleisenbahn in H0, TT und N	310
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	312
Ing. D. Bätzold	
Co'Co'-Wechselstromlokomotive Baureihe S 699 der ČSD	313
F. Hornbogen	
Technische Angaben von Modellbahntriebfahrzeugen	315
Neuheiten von der Leipziger Herbstmesse	3. Umschlagseite

Titelbild

In der Bucht von Kotor bei Herceg Novi (Jugoslawien) begegnete der Bildautor dieser Schmalspurbahn, die hier auf der Strecke Zelenika-Sarajevo verkehrt. Insgesamt gibt es in Jugoslawien 2900 km Schmalspur- und 8900 km Normalspurlinien.

Foto: Horst Riederer, Königs Wusterhausen

Rücktitelbild

Im „Haus der tschechoslowakischen Kinder“ in der Prager Burg ist diese 17 x 3,5 m große H0-Anlage aufgebaut, auf der etwa 180 m Gleise und 48 Weichen verlegt und 20 Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale aufgestellt sind. Die Züge verkehren auf einer zweigleisigen Schnell- und Personenzugstrecke und einer eingleisigen Güterzugstrecke. Außerdem wird eine selbständige U-Bahn-Linie betrieben. Die Reisezug- und Güterzugstrecken sind über zwei Bahnhöfe miteinander verbunden. Neben dem Güter- und Rangierbahnhof (mit Ablaufberg) ist eine Drehscheibe und ein Fluß-Umschlagplatz vorhanden. Über den Fluß (Moldau), der aus Plexiglas dargestellt ist, verkehren zwei Drahtseilbahnen.

Foto: Kamil Pfiřhoda, Prag

In Vorbereitung

Messebericht
Eigentumsbezeichnungen der Eisenbahnen in den USA und Kanada
Dieselelektrische Schmalspurlokomotive der ČSD

„Rasender Roland“ als Attraktion für Touristen?

Der „rasende Roland“ fährt noch. Die sozialistische Rationalisierung bei den Schmalspurbahnen auf Rügen steht jedoch vor der Tür. Wie die „Fahrt frei“ in ihrem Artikel „Rügenbahn auf langer Verhandlungsstrecke“ in der Nummer 29 dieses Jahres berichtete, ist die Stilllegung der Strecke Altfähr–Putbus nur noch eine Frage der Zeit, das heißt, bis genügend Omnibusse angeschafft sind, um den Personenverkehr (vom Güterverkehr ist keine Rede) zu übernehmen.

Weiterhin ist vorgesehen, die Strecke Putbus–Göhren nur noch für den Reiseverkehr zu betreiben. Wie dargelegt wird, sind die Rügenbahnen unrentabel. Einem Erlös von rund 236 000 MDN stehen Selbstkosten von über 1,8 Mill. MDN gegenüber, wobei noch 2,7 Mill. MDN für notwendige Investitionen hinzukämen. Diese Zahlen lassen kaum einen Zweifel bestehen, daß sich die zuständigen Stellen bei der Deutschen Reichsbahn mit der völligen Stilllegung der Rügenschon Schmalspurbahnen befassen. Für die Freunde der Eisenbahn und besonders der Schmalspurbahn eine betrübliche Tatsache, doch können auch sie sich nicht der ökonomischen Notwendigkeit verschließen, daß die Beförderung von Personen und Gütern dem Verkehrsträger zukommt, der unter den jeweiligen Bedingungen am rentabelsten arbeitet.

Die Insel Rügen gehört mit zu den schönsten Erholungsgebieten der DDR. Neben Urlaubern aus unserer Republik kommen auch viele Touristen, besonders aus Schweden und Dänemark auf die Insel. Unter ihnen auch Freunde der Kleinbahn, die sich für Strecken, Lok- und Wagenpark und nicht zuletzt für das Bw Putbus interessieren.

In der Hauptreisezeit von Mai bis September fahren auf den Rügenschon Kleinbahnen täglich bis zu 40 Personenzüge. Ohne ein Prophet zu sein, läßt sich sagen, daß die Entwicklung der Insel Rügen zu einem begehrten Erholungs- und Touristenzentrum weitere Fortschritte machen wird. In Anbetracht dieser Tatsache möchten wir die zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn und des Rates des Bezirks Rostock anregen, die Möglichkeiten zu prüfen, um einen Abschnitt der Rügenbahnen (Bergen–Altenkirchen oder Putbus–Göhren) für in- und ausländische Eisenbahn-

freunde und Touristen als Exkursionsobjekt, als sogenannte Museumsbahn, in Betrieb zu halten.

Die Durchführung eines vereinfachten Betriebsdienstes würde die Selbstkosten verringern. Durch die Einnahmen aus dem steigenden Touristenverkehr (hierdurch würden auch unserer Volkswirtschaft in wachsendem Maße Devisen zufließen) und die weitere Beförderung von Gütern würde sich auch der Erlös erhöhen, so daß vielleicht die Selbstkosten gedeckt werden könnten. Notwendige Investitionen benötigten eine geringere Summe als für die gesamten Rügenbahnen und könnten sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. Mit der Erhaltung eines Schmalspurbahn-Abschnittes könnte auf der Insel Rügen der Dampflokomotive ein Denkmal gesetzt werden, um das uns im Jahre 2000 viele Länder beneiden würden. Über eine ernsthafte Prüfung von seiten der genannten Stellen und eine in diesem Sinne liegende Lösung wären alle Freunde der Eisenbahn sehr erfreut.

*

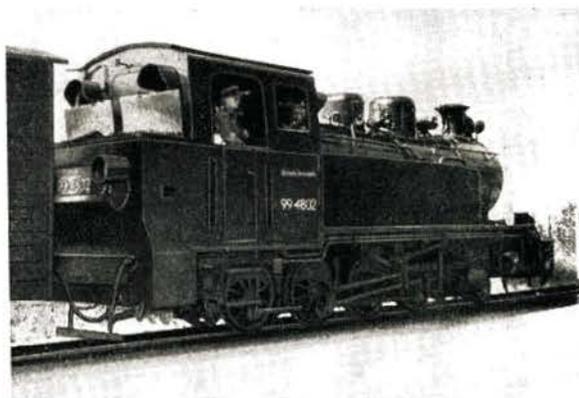
Im Sommer 1965 besuchten anlässlich des 70. Geburtstages der Rügenschon Kleinbahnen (siehe auch Heft 10/1964 „Die Schmalspurbahnen auf Rügen“) viele Freunde der Schmalspurbahn, besonders aus Dänemark, das Bw Putbus. Hier erfuhren sie viel Interessantes. Zum Beispiel besteht der Lokpark aus 15 Dampflokomotiven, davon 3 Heißdampfloks, 9 Vierzylinder-Naßdampfloks und 3 dreiachsigen Schlepptenderloks. Außerdem kamen noch 2 Loks, die 99 4801 und 99 4802, der stillgelegten Burger Schmalspurbahn hinzu (siehe auch Heft 4/1966 „Die Kleinbahn des ehemaligen Kreises Jerichow“). Die tägliche Laufleistung einer Lok beträgt bis zu 200 km, die tägliche Einsatzzeit in der Bädersaison bis zu 15 Stunden. In Bergen, Altenkirchen, Garz und Göhren befinden sich Lokstationen, in denen die Loks restauriert und in Lokschuppen abgestellt werden können. Der Wagenpark besteht aus 90 meist vierachsigen Personenwagen, 10 Gepäckwagen und 300 Güterwagen. Die Lokomotiven und Wagen waren ursprünglich mit einer Gewichtsbremse ausgerüstet. Inzwischen ist diese durch eine Luftdruckbremse abgelöst worden.

H. Steckmann

Ein Personenzug mit der Lokomotive 99 4802 fährt, aus Richtung Göhren kommend, auf dem Bahnhof Sellin ein. Zusammen mit der Lok 99 4801 wurde die Lok 99 4802 von der stillgelegten Burger Schmalspurbahn beschafft (siehe Heft 4/1966).

Fotos: H. Steckmann, Berlin

Gestern noch ein stolzes Dampfpaß, heute bereits abgestellt — ist die (rund 60jährige) Lokomotive 99 4522, die hier im Bw Putbus offensichtlich auf das Verschrotten wartet. Im Herbst 1964 trafen wir noch ihre Schwester, die Lok 99 4523, am Bahnhof „Wittower Fähre“ an (siehe Heft 10/1964). Sie soll inzwischen auch ausgemustert sein.



Drehgestellwechsel in Brest

Im Laufe der geschichtlichen Entwicklung des Verkehrswesens entstanden in den einzelnen Ländern Eisenbahnnetze, die mehr oder weniger mit gleichen technischen Parametern gebaut wurden. Beim Eisenbahnverkehr über das eigene Streckennetz hinaus waren und sind gemeinsame Festlegungen aller beteiligten Bahnen über die Hauptmaße erforderlich. Hierbei hat die Spurweite entscheidende Bedeutung. Bei den Eisenbahnen der Welt werden jedoch zahlreiche Spurweiten verwendet, so daß eine gemeinsame Nutzung der Fahrzeuge erst durch besondere technische Hilfseinrichtungen ermöglicht wird. Neben mehreren Spurweiten innerhalb einer Bahnverwaltung (z. B. 1435-mm-Normalspur und 1000-, 900- bzw. 750-mm-Schmalspur bei der Deutschen Reichsbahn) stoßen aber auch im grenzüberschreitenden Verkehr unterschiedliche Spurweiten aufeinander.

Im Bahnhof Brest befinden sich die 1435-mm-Strecken (Normalspur) der polnischen wie auch der meisten europäischen Bahnen und die 1524-mm-Strecken (Breitspur, in der UdSSR jedoch als Normalspur bezeichnet) der sowjetischen Staatsbahnen. Der durchgehende Eisenbahnverkehr wird neben der unterschiedlichen Spurweite im wesentlichen durch die Fahrzeugumgrenzung und die Fahrzeugkupplung behindert.

Früher gab es keinen durchgehenden Eisenbahnverkehr, da dafür einerseits die technischen Voraussetzungen nicht gegeben waren und andererseits das geringe Verkehrsaufkommen diesen nicht erforderlich machte. Am Grenzbahnhof mußten die Reisenden umsteigen und die Güter umgeladen werden. Für die Reisenden war dies besonders bei viel Gepäck eine große Belastung. Für das Umladen der Güter wurden viele Arbeitskräfte benötigt, um die Aufenthaltszeit kurz zu halten. Jedoch waren Transportzeitverlängerungen,

Bild 1 Auswechseln der Drehgestelle beim internationalen Schnellzug Berlin—Moskau im Bahnhof Brest. Unter den hochgebockten Wagenkästen werden die Drehgestelle ausgetauscht. Im Hintergrund sind Reservedrehgestelle sowie der nichtumspurbare Zugteil mit PKP-Wagen im Abstellgleis zu sehen



Перемена поворотных тележек в городе Брестъе

Change of bogies in Brest

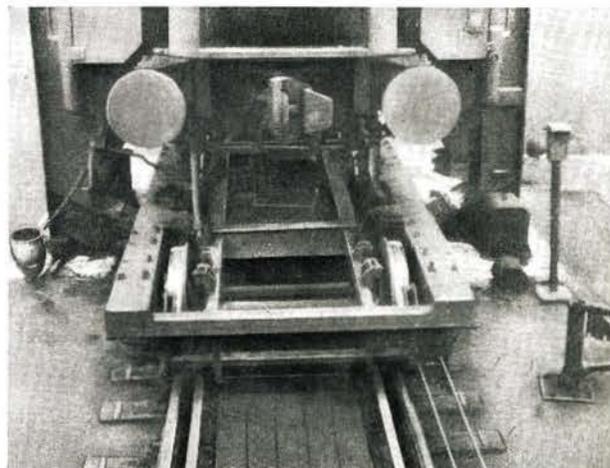
Changement des bogies dans la gare de Brest

Wagenstillstandszeiten und Gutbeschädigungen nicht zu vermeiden.

Durch die steigende wirtschaftliche Zusammenarbeit der RGW-Länder wuchs der grenzüberschreitende Güter- und Reiseverkehr stark an. Für den Eisenbahnverkehr mit der UdSSR mußten deshalb technische Lösungen gesucht werden, um die unterschiedlichen Spurweiten zu überwinden. Mit Spurwechselradsätzen, bei deren Entwicklung sich besonders die Deutsche Reichsbahn verdient gemacht hat, wird dieses Problem am besten gelöst. Die volle Einführung dieser Radsätze wird jedoch noch einige Zeit dauern. Als Übergangslösung, bei der ab sofort der Reiseverkehr und ein Teil des Güterverkehrs verbessert werden, wechselt man komplette Drehgestelle (Bild 1) aus. Die Wagen der sowjetischen Staatsbahnen erhalten dabei für die Fahrt auf normalspurigen Gleisen Drehgestelle sowjetischer Bauart, die mit 1435-mm-Radsätzen ausgerüstet sind. Da diese wagentechnische Behandlung zeitraubend sowie arbeits- und kostenaufwendig ist, beschränkt sich dieses Verfahren auf Zuggruppen der internationalen Reisezüge und einige wenige Güterwagen.

Wie werden die Drehgestelle gewechselt? Die Möglichkeit, im Zweispurgleis eine Schiene für beide Spurweiten gemeinsam zu verwenden (Bild 3a), mußte ausscheiden, da die entstehende Spurrille zwischen den beiden Schienen für die größere Spurweite zu klein geworden wäre und so einen Fahrzeuglauf nicht ermöglicht hätte. Außerdem wären durch die unterschiedlichen Gleisachsen Schwierigkeiten beim Einpassen der Drehzapfen aufgetreten. Die zweite Variante, die ein doppelspuriges Gleis mit vier Schienen (Bild 3b) vorsah, konnte wegen der unterschiedlichen Gleisachsen ebenfalls nicht angewendet werden. Man wählte deshalb die Ausführung nach Bild 4, bei der ein Gleis mit 1524-mm-Spur verlegt ist. In ihm sind Leitschienen an-

Bild 2 So sieht der Drehstellwechsel vom Fenster der Übergangstür aus. Das Drehgestell mit 1435-mm-Radsätzen wird ausgefahren



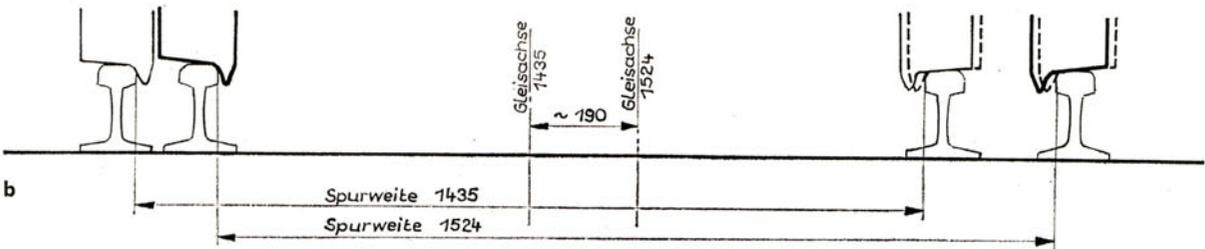
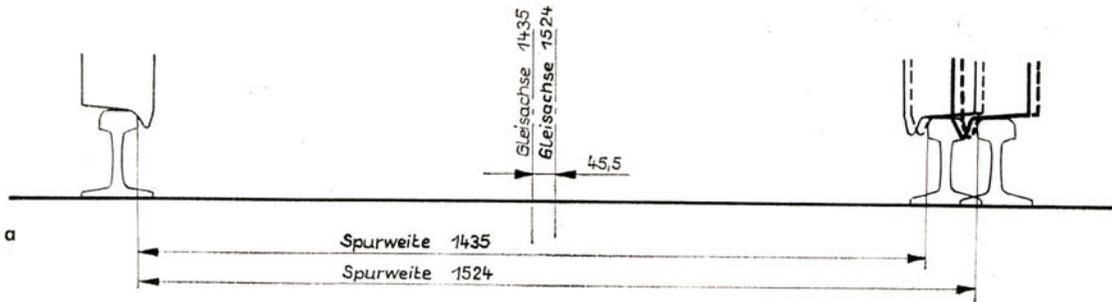


Bild 3 a Prinzipskizze eines zweispurigen Gleises unter gemeinsamer Verwendung einer Schiene (Darstellung für das sowjetische Schienenprofil R 50). Die Differenz der beiden Spurweiten ist nicht groß genug, um einen Betrieb zu ermöglichen (Anlaufen des 1524-mm-Radsatzes an der Außenkante der 1435-mm-Schiene)

Bild 3 b Prinzipskizze eines zweispurigen Gleises mit vier Fahrsschienen. So ist z. B. das im Bild 1 sichtbare Krangleis ausgeführt

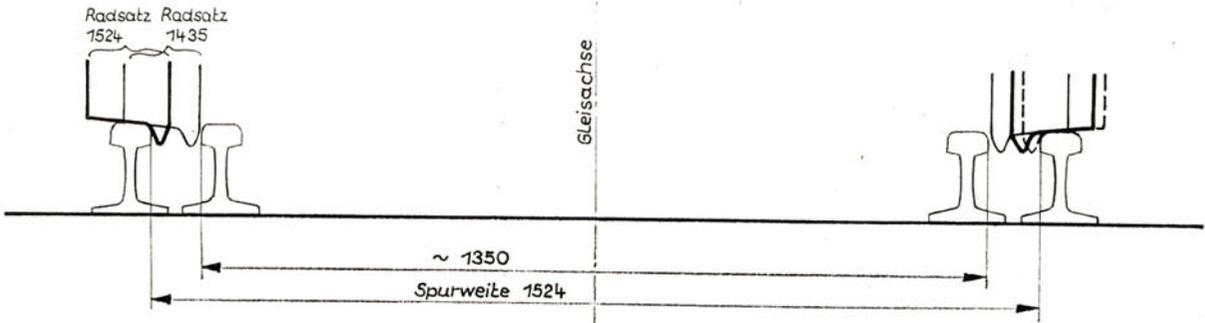


Bild 4 Prinzipskizze der Gleise für den Drehgestellwechsel im Bahnhof Brest. Auf dem Gleis mit 1524-mm-Spurweite

laufen die Radsätze beider Spurweiten, wobei die 1435-mm-Radsätze durch Leitschienen in Gleisachse gehalten werden

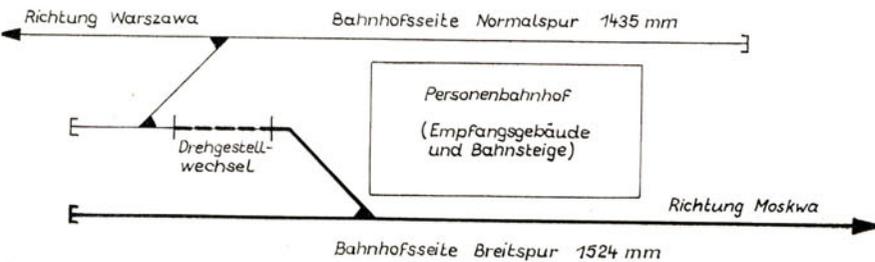


Bild 5 Prinzipskizze des Bahnhof Brest für den Reiseverkehr

geordnet, die die 1435-mm-Radsätze so führen, daß die Laufflächen der Räder noch auf den Schienen der Breitspur aufliegen. Die Wagen beider Spurweiten laufen damit genau in der Gleisachse. Bei Rangiergeschwindigkeiten ist ein sicherer Fahrzeuglauf gegeben. Der Ablauf der Behandlung eines Zuges aus der Fahrtrichtung der 1435-mm-Spur zur 1524-mm-Spur (Bild 5) ist folgender: Der aus Richtung Polen eingelaufene Zug wird am Bahnsteig getrennt und die von der PKP und der Deutschen Reichsbahn beigestellten Wagen, die man nicht umspurt, werden in das Abstellgleis gezogen. Den anderen Zugteil holt eine Diesel-Rangierlok und fährt (drückt) ihn in die Drehgestellwechsellanlage. Dabei

wird zuerst das eine Behandlungsgleis befahren, die Wagen werden entkuppelt und mit entsprechendem Abstand passend an den Hubwinden abgestellt. Der gleichartige Wagenpark ermöglicht eine feste Anordnung der Hubwinden. Die weiteren Wagen werden analog auf dem anderen Gleis aufgestellt. Dann entfernt man die Drehzapfen in Einzelteilen nach oben, löst das Bremsgestänge zwischen Wagen und Drehgestellen und schraubt die Stoßdämpfer ab. Die Pratzen der vier Hubwinden werden unter den Wagenkasten geschoben. Danach wird der Wagenkasten elektromotorisch angehoben. Mittels einer Seilwinde werden die neuen Drehgestelle im Komplex unter die angehobenen

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41^{II}. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Cottbus

Dem Bezirksvorstand Cottbus wurden von der Reichsbahndirektion zwei Ms- und der Kinowagen zur Verfügung gestellt. Nach der Ausgestaltung mit Modellbahnanlagen, Modellen und anderem Bild- und Werbematerial wird der Ausstellungszug in der Zeit vom 17. Oktober bis 8. Dezember 1966 den Bezirk der Reichsbahndirektion Cottbus durchlaufen und auf den nachstehend aufgeführten Bahnhöfen für einen oder mehrere Tage stationiert werden: Cottbus, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, Forst (Lausitz), Weißwasser, Niesky, Görlitz, Hagenwerder, Löbau, Zittau, Ebersbach, Schirgiswalde, Bischofswerda, Kamenz, Hoyerswerda, Ruhland, Elsterwerda, Doberlug-Kirchhain, Uckro, Lübben, Lübbenau, Calau und Senftenberg. Alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn sind zur Besichtigung des Ausstellungszuges eingeladen. Die einzelnen Besichtigungstage werden in der Tagespresse bekanntgegeben.

Saalfeld

Die Arbeitsgemeinschaft Saalfeld (Saale) führt in der Zeit vom 16. bis 20. November 1966 im Klubhaus der Jugend Saalfeld ihre 3. Modellbahnausstellung mit Beteiligung von Modellen aus der ČSSR durch. Öffnungszeiten: 16. und 20. 11. von 10.00 bis 19.00 Uhr, am 17., 18. und 19. 11. von 14.00 bis 19.00 Uhr. Am 20. 11. findet aus Anlaß des Besuches unserer Freunde aus Prag ab 14.00 Uhr ein Erfahrungsaustausch statt.

Berlin, Sonneberg

Die Arbeitsgemeinschaften E 44 Berlin und Lokbahnhof Sonneberg haben einen Freundschaftsvertrag abgeschlossen. Ziel dieses Vertrages ist ein verstärkter Erfahrungsaustausch zwischen beiden Arbeitsgemeinschaften und eine freundschaftliche Zusammenarbeit.

Zwickau

Die Arbeitsgemeinschaft Prof. J. A. Schubert, Zwickau, beabsichtigt, im IV. Quartal ein Modelleisenbahner-

forum durchzuführen; dazu werden alle Interessenten aus Zwickau und Umgebung gebeten, die in den bekannten Modellbahnfachgeschäften von Zwickau und Aue ausgelegten Handzettel auszufüllen.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Das Präsidium führte am 17. 9. seine 17. Sitzung durch. Es wurde über die Beteiligung des DMV am diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerb und am MOROP-Kongreß in Budapest beraten. Das Präsidium beschloß, gemäß Statut § 4 den 1. Verbandstag am 3. und 4. Dezember 1966 nach Schwarzburg (Thüringen) einzuberufen.

Tagesordnung: 1. Rechenschaftsbericht des Präsidiums

2. Bericht der Zentralen Revisionskommission
3. Begründung der Beschlußvorlagen
4. Diskussion
5. Abstimmung über den Rechenschaftsbericht des Präsidiums, den Bericht der Zentralen Revisionskommission und die Beschlußvorlage
6. Wahl des neuen Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission

Wer hat – wer braucht?

- 10/1 Verkäufe „Der Modelleisenbahner“ Hefte 1, 4, 5, 6/1963 sowie Hefte 5–12/1965
- 10/2 Abzugeben: Fahrzeuge für Spur 0, naturgetreu, alles Eigenbau:
- 7 verschiedene Güterwagen, 1 Gepäckwagen Pwgs-38, 3 Personenwagen, zweiachsig, mit Inneneinrichtung
- Suche: 1 Lok BR 62 Spur H0 (Bergfelde oder Liliput).

Helmut Reinert, Generalsekretär

Wagenkästen gefahren und dadurch gleichzeitig die alten Drehgestelle zur Normalspurseite herausgedrückt (Bild 2). Die Drehzapfenlager deckt man gegen Witterungseinflüsse ab. Nach dem Einrichten der Drehgestelle wird der Wagenkasten abgesenkt. Nun werden die Drehgestelle mit dem Wagenkasten (Drehzapfen, Stoßdämpfer, Bremsgestänge) wieder verbunden. Aufsichtspersonal prüft die richtige Ausführung des Drehgestellwechsels und den ordnungsgemäßen Zustand der Wagen. Danach wird von der Seite der 1524-mm-Spur der Zug durch eine Rangierlok zusammengestellt. Am Bahnsteig kommen weitere Wagen hinzu, und der internationale Schnellzug kann seine Fahrt Richtung Moskau fortsetzen.

An der Drehgestellwechsellanlage sind selbstverständlich noch weitere Einrichtungen vorhanden, z. B. Vorrichtungen für das Auswechseln der Kupplung (Schraubenkupplung gegen Mittelpufferkupplung) und ein Kran, der für zusätzliche Arbeiten einsatzbereit zwischen den beiden Behandlungsgleisen steht. Außerdem gibt es Wasseranschlüsse mit langen Schläuchen, um die Wasservorratsbehälter der Reisezugwagen wieder aufzufüllen.

Während des Drehgestellwechsels bleiben die Reisenden in den Wagen, so daß es vorkommt, daß beim Drehgestellwechsel in frühen Morgenstunden ein Teil der Reisenden dieses technisch interessante Erlebnis verschläft.

Speichenradsätze einmal anders gebaut

Meine Bauanleitung für Speichenradsätze in Gemischtbauweise (Metall/Zeichenkarton) wird hauptsächlich für die Nenngröße TT anzuwenden sein, denn bei Durchmessern über 20 mm dürfte die Stabilität in dieser Bauweise nicht mehr gewährleistet sein. Die von mir gebauten Modelle sind alle in Nenngröße TT ausgeführt. Jeder Modelleisenbahner, der Triebfahrzeugmodelle selbst bastelt, stößt immer wieder auf die Schwierigkeit, wo und wie er für seine Modelle die passenden Radsätze bekommt. Besonders kompliziert wird es, wenn es sich um Speichenräder handelt, die übliche Abmessungen haben, wie zum Beispiel Treibräder mit einem Durchmesser von 1600 mm, in TT 13,3 mm, die im Handel nicht erhältlich sind. Noch kritischer wird dieses Problem, wenn es sich um Länderbahnmaschinen handelt, die ohnehin schon kleinere Achsabstände haben. Ein Dampflokmodell wirkt aber erst richtig durch filigrane Speichenräder.

Herstellung der Radsätze

Diese Beschreibung bezieht sich speziell auf den Treibradsatz der Lok der BR 01⁵. Die Radsätze anderer Bauweisen fertigt man analog an. Die Abmessungen des Radreifenprofils sowie der Radabstand sind den Normen Europäischer Modelleisenbahnen NEM 311, 312, 313 („Der Modelleisenbahner“ 9/1959) entnommen (Zeichnung D 01.5/3). Der Radreifen muß gedreht werden, wobei die Herstellung von Drehteilen keine Schwierigkeiten mehr bereiten dürfte (siehe „Der Modelleisenbahner“ 12/1959 und 8/1964).

Messing- oder Aluminium-Rundmaterial \varnothing 20 mm wird im Spannfutter eingespannt und mit einem Bohrer \varnothing 14 mm ausgebohrt und auf Fertigmaß $I = 15,4$ mm ausgedreht. Mit dem Drehmeißel, den man vorher nach dem Radreifenprofil schleift, geht man so weit in das Material, bis der Außendurchmesser $S = 18,4$ mm bzw. $L = 16,6$ mm erreicht ist (1. Arbeitsgang). Mit dem Abstechmeißel trennen wir den Radreifen ab. Alle Radreifen mit dem gleichen Durchmesser werden nun so hergestellt. Auf einen aus Stahl gedrehten Bolzen mit entsprechendem Durchmesser muß sich der Radreifen straff aufschieben lassen. Dabei bleibt der Bolzen im Futter eingespannt. Im 2. Arbeitsgang wird der Radreifen der anderen Seite fertiggedreht. Bei etwas Übung dauert die Herstellung eines Reifens nicht länger als 15 Minuten (fertiger Radreifen Zeichnung D 01.5/4 ①). Der gesamte Radstern wird aus Zeichenkarton angefertigt. Dazu benötigen wir noch einmal den vorher genannten Bolzen, der jetzt auf Radreifeninnendurchmesser minus 2mal Kartondicke abgedreht wird (ein genaues Maß kann nicht angegeben werden, da die Kartondicke verschieden ist – etwa 0,25 mm). Als nächstes wird ein Zapfen von 4 mm Länge und mit einem Achsdurchmesser angedreht (Radsatzachse), der in diesem Falle \varnothing 2 mm beträgt. Um diesen Bolzen legt man straff ein 2,2 mm breites Band aus Zeichenkarton. Die Enden werden vorher angeschärft und mit Duosan verklebt. Dieses Band dient als Felge (Zeichnung D 01.5/4 ②). Den Zeichenkarton schneidet man am besten mit einer Rasierklinge und einem Lineal.

Nach dem Trocknen wird ein Radreifen auf diesen Bolzen mit Felge geschoben und auf der Grundplatte (Kunststoff oder Holz), die vorher mit einer Bohrung in Achsdurchmesser (\varnothing 2 mm) versehen werden muß,

mit Duosan verklebt (Zeichnung D 01.5/4 ③). Nach dem Trocknen ziehen wir den Bolzen wieder heraus. Rutscht die Felge dabei mit heraus, muß sie neu eingelegt werden. Diese Form wird nun für die Herstellung aller Radsterne verwendet, die noch beschrieben wird. Zur Fertigstellung des letzten Rades muß der aufgeklebte Radreifen entfernt werden, oder wir drehen gleich am Anfang einen Radreifen mehr. Eine Teilung auf der Grundfläche der Form erleichtert das Einsetzen der Speichen im richtigen Abstand.

Die Achse wird aus Silberstahldraht \varnothing 2 mm und mit einer Länge von 15 mm hergestellt. Bei den angetriebenen Radsätzen handelt es sich um Achsen der Firma Zeuke (mit Plastschneckenrad). Um die Achse wird ebenfalls ein Kartonstreifen von 2,4 mm Breite **straff** gelegt, angeschärft und mit Duosan verklebt. Dieser Ring dient als Nabe (Zeichnung D 01.5/4 ④).

Zusammen mit der Nabe wird die Achse in die Form geschoben (saugend) und im Schraubstock eingespannt (Zeichnung D 01.5/4 ⑤).

Die Speichen werden ebenfalls aus Zeichenkarton hergestellt (Zeichnung D 01.5/3). Ihre Länge ist durch die Kartondicke bedingt und muß erst ermittelt werden. Die vorher an den Enden mit Duosan versehenen Speichen können nun mit Felge und Nabe verklebt werden (Zeichnung D 01.5/4 ⑥). Unsauberkeiten und kleine Duosan-Klumpchen entfernt man mit einem Pinsel und Aceton. Als Gegengewichte kleben wir sichelförmige Scheiben aus Pappe (0,5 mm dick) an entsprechender Stelle auf (Zeichnung D 01.5/3). Als Treib- bzw. Kuppelzapfen werden Gewindebolzen M 1 verwendet (Zeichnung D 01.5/3), die man im Kurbelkreis einklebt. Nach dem Trocknen schrauben wir auf den Treibzapfen eine kleine Mutter bis zum Ende des Gewindes fest auf. Dabei darf das Gewinde des Zapfens nicht über die Mutter hinausragen. Anschließend wird die Gegenkurbel (0,2 mm Messingblech; Gegenkurbelzapfen ist aus Kupferdraht \varnothing 0,5 \times 0,8 mm) in der richtigen Stellung aufgelötet. Bei Montage von Treib- und Kuppelstangen kann jetzt die Gegenkurbel beliebig entfernt oder wieder angebracht werden. Wer auf kleine Details großen Wert legt, klebt noch Reißhäute (auch als Schwimmhäute bezeichnet) ein. Ist alles gut getrocknet, dann kann der Radstern aus der Form her-



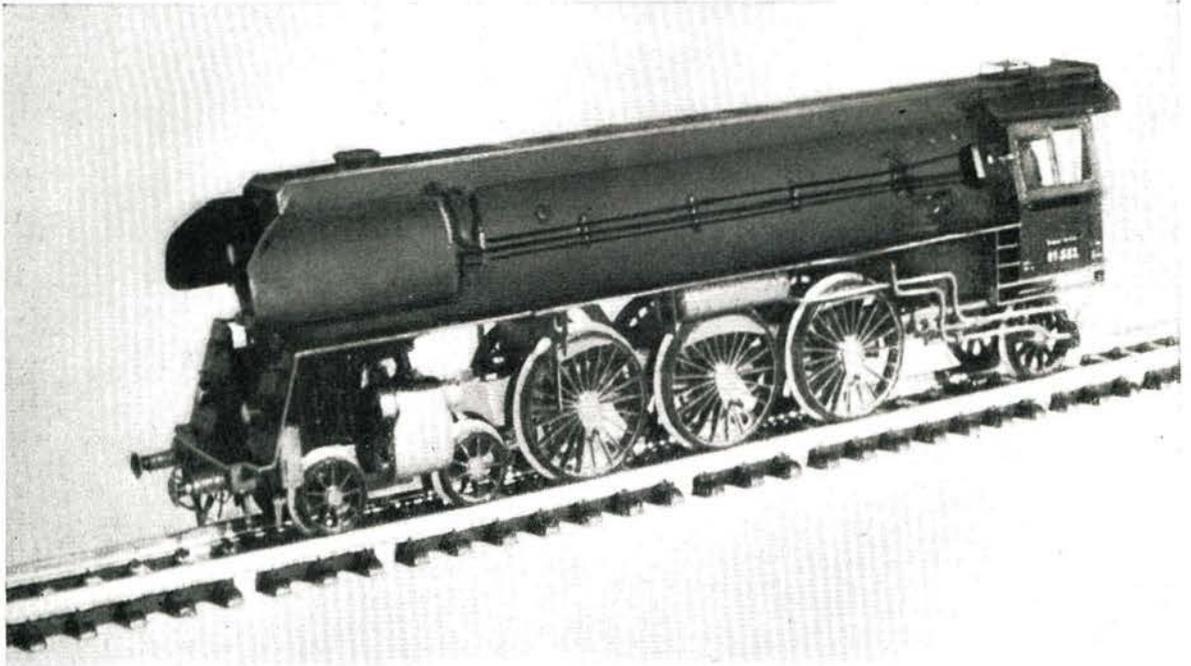


Bild 1 TT-Modell der Rekolok der Baureihe 01², noch ohne Treib- und Kuppelstangen

ausgenommen werden. Nun wird er in einen Radreifen geschoben, so daß Reifen und Felge auf der Innenseite bündig abschließen, und verklebt.

In dieses Rad wird eine Achse, die vorher an den Enden leicht flachgefeilt wird, eingeklebt (Zeichnung D 01.5/4 (7)). Das andere Rad wird im entsprechenden Abstand nach Zeichnung D 01.5/3 aufgeschoben und verklebt (Winkel 7°23' beachten!). Beim Zusammenbau der Räder ist auf die Kurbelzapfenstellung zu achten.

Der Radsatz erhält zuerst einen Anstrich mit ganz dünnem roten Lack. Anschließend wird noch mit dickem Nitrolack nachgestrichen. Die äußere Stirnseite des Radreifens versieht man mit einem schwarzen Anstrich. Ist der Nitrolack in den Karton eingedrungen und getrocknet, hat der Radreifen eine Festigkeit, die kaum einem aus Plaste hergestellten nachsteht.

Scheint die Herstellung der Radsätze anfangs auch kompliziert zu sein, so geht sie jedoch bei etwas Übung ganz gut vonstatten. Auf jeden Fall hat man hierbei

gegenüber dem Ausfeilen der Speichen einen großen Zeitgewinn.

Die Lokomotiven 01 504, 508, 509, 511, 513, 517, 518 müßten mit Boxpok-Radsätzen ausgerüstet werden. Hierfür gibt es zwei Möglichkeiten der Herstellung:

1. Wir drehen das gesamte Rad aus Messing oder Aluminium, bohren die Aussparungen aus und feilen noch etwas nach. Dann müssen aber noch die Räder gegeneinander isoliert werden (Einsetzen einer Buchse).

2. Wir drehen nur den Radreifen, stellen aber Felge und Nabe auf die beschriebene Art und Weise her. In die Form (Zeichnung D 01.5/4 (5)) werden zwei Kartonscheiben eingesetzt, in die vorher mit einer Rasierklinge die Aussparungen geschnitten worden sind. Die beiden Scheiben werden gegeneinander durch Distanzstücke von 1,5 mm Dicke im Abstand gehalten. Die Maße für die Aussparungen wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht eingetragen. Sie werden am besten von der Zeichnung abgegriffen.

Bild 2 Fertiger Speichenradsatz

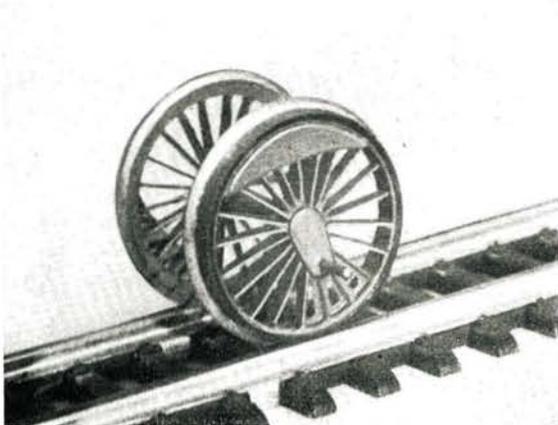
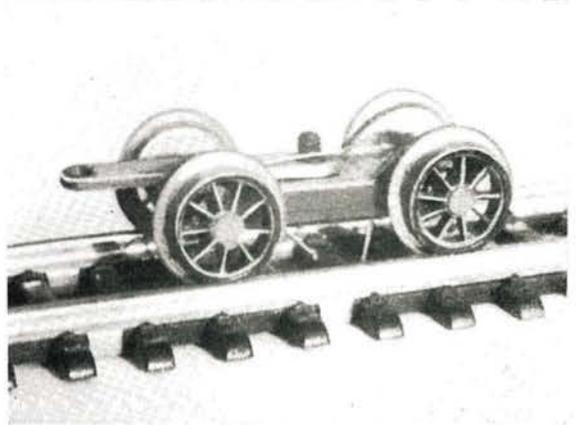
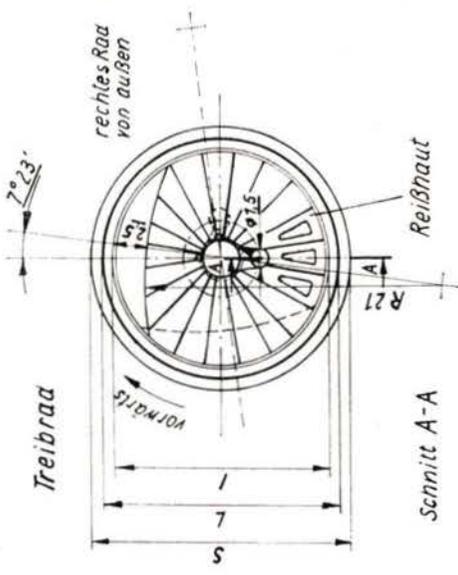


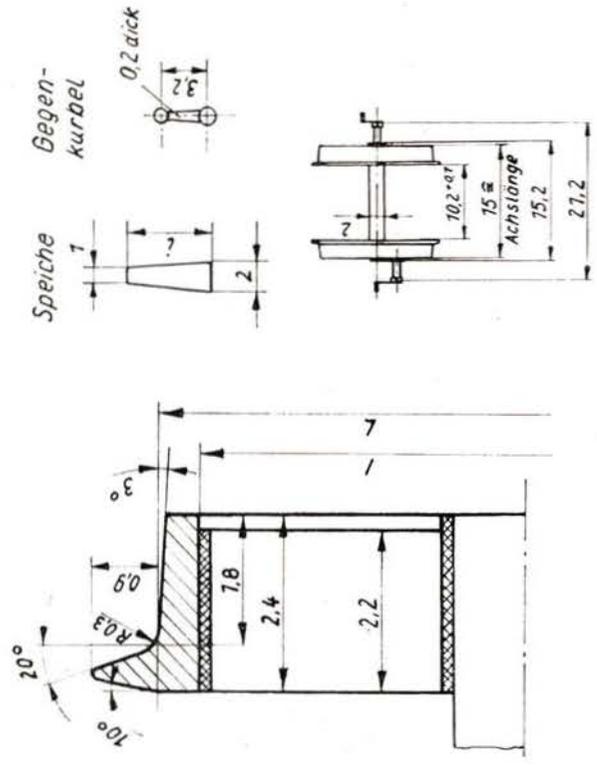
Bild 3 Laufrad-Drehgestell



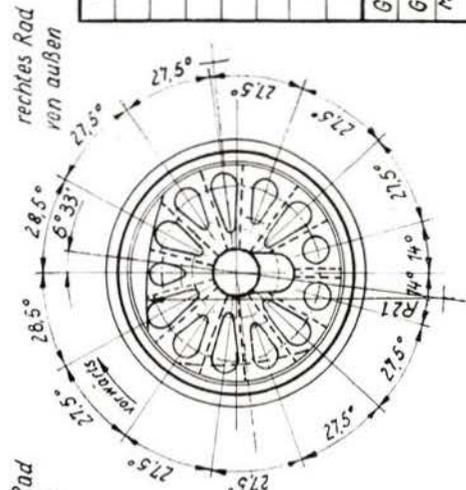


Für das Kuppelrad
betragen die Maße:
 $\frac{5.5}{2.5} = 4 \text{ mm}$
 $\frac{2.5}{1.5} = 1.2 \text{ mm}$
 $\frac{1.5}{7.23} = 4.40'$

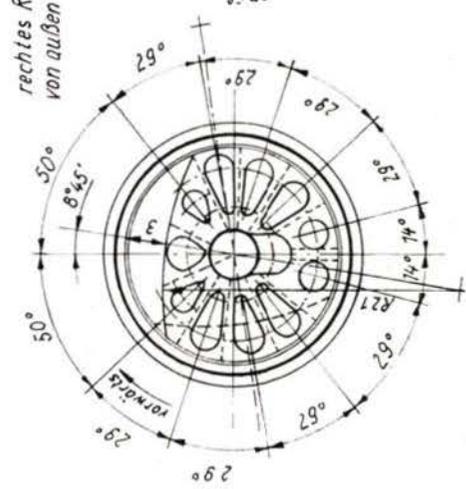
Kurbelkreis $\phi 5.5 \text{ mm}$
 Gegenkurbelkreis $\phi 3 \text{ mm}$



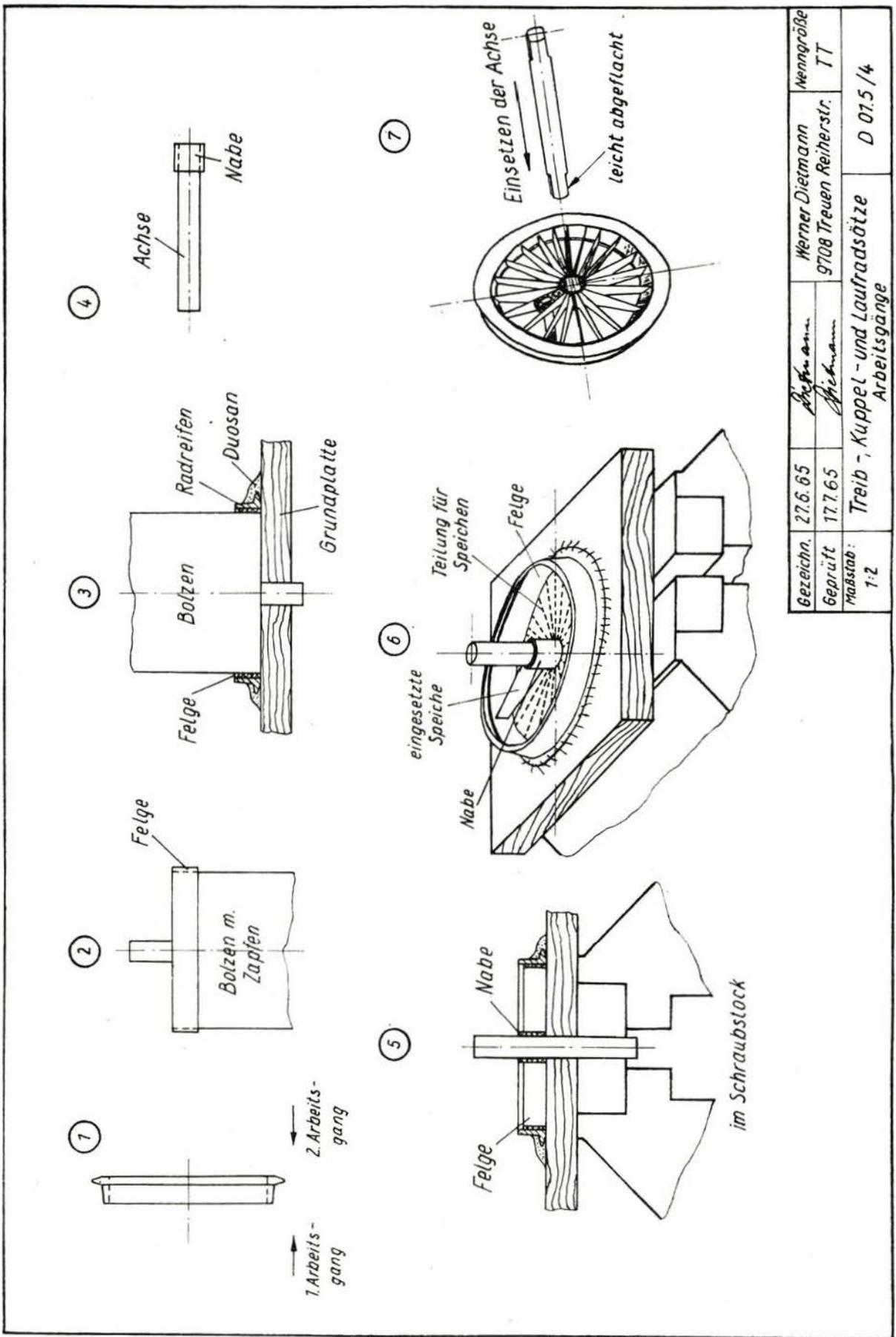
Kuppelrad



Treibrad



Teil Nr.	Benennung	Maß S	Maß L	Maß I	Speichen Anzahl	Stück	Bemerkungen
1	Treibrad	18,4	16,6	15,4	27	2	
1	Treibrad	18,4	16,6	15,4	—	2	Boxpok
2	Kuppelrad	18,4	16,6	15,4	27	4	
2	Kuppelrad	18,4	16,6	15,4	—	4	Boxpok
3	Laufrad hinten	72,2	10,4	9,2	77	2	
4	Laufrad vorn	70,1	8,3	7,1	9	4	
5	Tenderrad	10,1	8,3	7,1	77	8	
Gezeichnet		27.6.65	Werner Dietmann		Nenngröße		
Geprüft		17.7.65	Werner Dietmann		9708 Treuen Reiterstr.		
Maßstab:		1:1					
		1:2					
		1:10					
Treib-, Kuppel- und Laufradsätze							D 01.5 / 3
Abmessungen							



Gezeichnet:	27.6.65	Reifen am:	Werner Dietmann	Nenngröße:	TT
Geprüft:	17.7.65	Stichman:	9708 Treuen Reiterstr.		
Maßstab:	1:2	Treib-, Kuppel- und Laufachsätze		D 01.5 / 4	