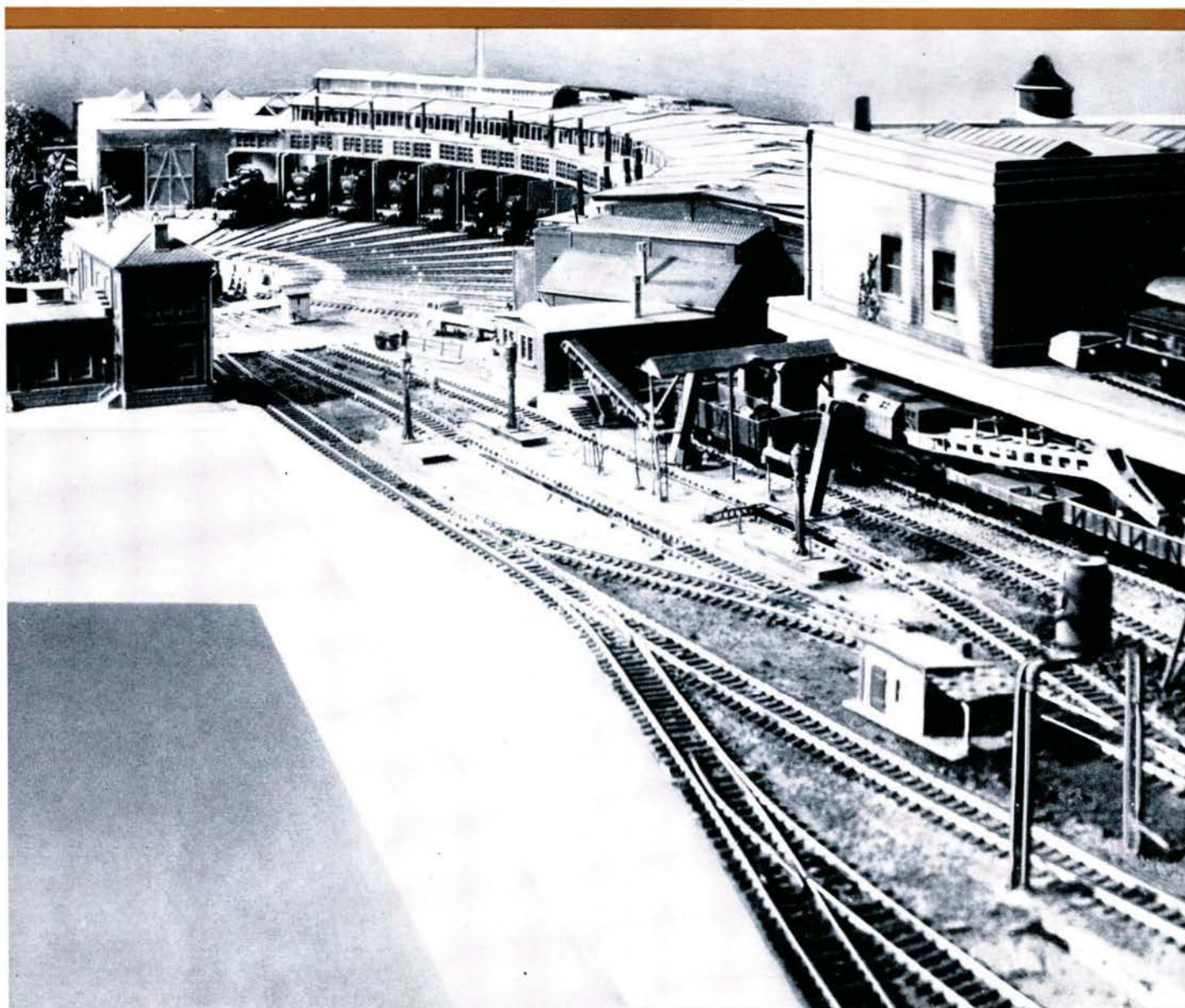


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,- M

32 542

8/70

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

8

AUGUST 1970 · BERLIN · 19. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes

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, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr. sc. techn. 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 – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich, Vierteljährlich 3,- M. **Alleinige 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: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj 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. Wileza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: 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, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Seite

20 Jahre Pionierpark „Ernst Thälmann“ Berlin Seht was aus uns geworden ist	221
C. Melzer Neuartige Gleisverbindung für größere Anlagen	226
H. Kästner In drei Minuten betriebsbereit	229
D. Schulz Die Ausbaustufe II wurde erreicht ..	230
H. Halbauer Bauanleitung von Sonderweichen und Kreuzungen der Nenngröße N	232
R. Eckelt Das Fachbuch gehört dazu: Eisenbahnwagen – Betrieb und Instandhaltung	239
H. Gibtner Lichtzweigsigale bei der DR	240
H. Voigt Zur Thematik von Gemeinschaftsanlagen	242
Mitteilungen des DMV	244
Wissen Sie schon	246
Im gut ausgestatteten Bahnbetriebswerk Blankenburg	246
A. Zieger Bestimmt meine vorletzte Anlage ..	247
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	248
D. Bätzold Die Atlantik-Lokomotiven der KPEV	249
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Rolf Kluge

Foto: Rolf Kluge, Lommatsch

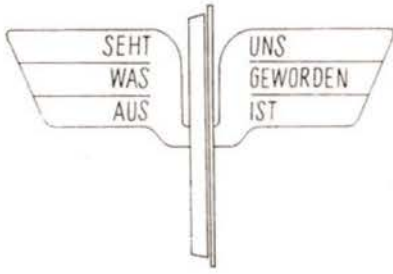
Rücktitelbild

Riesa, ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt an der Elbe, liegt mit seinem Stahlwerk am nunmehr fertiggestellten elektrifizierten „Sächsischen Dreieck“ und ist somit für den Eisenbahnfreund noch interessanter geworden. Auf der Strecke Leipzig-Riesa-Dresden verkürzen sich durch die Elektrifizierung die Fahrzeiten im Reisezugverkehr um etwa 45 Minuten.

Foto: Werner Schulz, Berlin

In Vorbereitung

Elektronisches Steuergerät für die Regelung von Modelleisenbahnen
Dreiteiliger Triebwagenzug MX für Budapest



1950–1970

20 Jahre Pionierpark „Ernst Thälmann“ Berlin



Bild 1 1953 – Die erste Pioniereisenbahn in Berlin, leihweise aus Dresden

„Seht, was aus uns geworden ist!“ Motto und Aufforderung zugleich; es kündigt aber auch vom Selbstbewußtsein der etwa 250 Pioniereisenbahner des Pionierparks „Ernst Thälmann“ der Berliner Wuhlheide. Anlässlich des 20. Jahrestages des Bestehens dieser Einrichtung zogen sie Bilanz. Es war eine positive, denn seit Bestehen der Pioniereisenbahn waren über 2000 Kinder und Jugendliche bei der Pioniereisenbahn tätig – ja wohl tätig, denn diese sinnvolle Freizeitbeschäftigung erfordert ernsthafte disziplinierte und zuverlässige Arbeit. Für alle eine echte Bewährungsprobe, um lernend zu arbeiten und arbeitend zu lernen.

Und so ist es ganz gewiß kein Zufall, daß etwa die Hälfte der 2000 Pioniereisenbahner der Eisenbahn treu blieben, daß sie bei der Deutschen Reichsbahn den Beruf eines Triebfahrzeugführer, Lokschlossers, BuV-Facharbeiters erlernten oder sich später im Studium den Titel eines Ingenieurs oder Diplomingenieurs erwarben.

Vieles hat sich in den Jahren in der Berliner Wuhlheide gewandelt. Neues wurde angeschafft und so manches verbessert. Das betrifft nicht nur die technischen Anlagen zur Betriebsführung oder das rollende Material, sondern von gleich großer Bedeutung ist wohl die Tatsache, daß aus dem Kollektiv der Verantwortlichen für die ordnungsgemäße Betriebsabwicklung im Laufe der Jahre ein erfahrenes Pädagogenkollektiv wurde, das sein Grundanliegen in der Verwirklichung der Einheit von staatsbürgerlicher und fachlicher Bildung sieht.

Gerade dieser Einflußnahme ist es zu danken, daß

zwischen den Brigaden der Pioniereisenbahn, der Schule und dem Elternhaus bis hin zu den Patenbrigaden in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, also den Vertretern der Arbeiterklasse, eine fruchtbringende Zusammenarbeit herrscht.

Diese vielfältigen Beziehungen zeitigten gute und positive Ergebnisse. Man muß gesehen haben, mit welchem Ernst und Eifer die Brigade um den Ehrentitel „Ausgezeichnete Brigade der Pioniereisenbahn“ ringen, man muß gesehen haben, mit welcher Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt die Brigaden ihre Forschungsaufträge erfüllten, um Leben und Tat des Begründers des Sowjetstaates W. I. Lenin nachzuzeichnen.

Als am 29. Mai dieses Jahres die Pioniereisenbahner ihren inhaltsreichen Rechenschaftsbericht, angefüllt mit Taten und Ergebnissen gemeinsam mit den anderen Arbeitsgemeinschaften des Pionierparks dem Sekretär der Bezirksleitung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Dr. Roland Bauer, übergaben, taten sie das auch im Auftrage derjenigen, die nun schon lange zum Kreis der Erwachsenen zählen, deren Lebensweg in dieser Chronik jedoch stellvertretend für alle Pioniereisenbahner nachgezeichnet war. „Seht, was aus uns geworden ist“ – dieses Motto ist weder zu anspruchsvoll noch zu selbstbewußt. Es ist erfüllte Verpflichtung gegenüber der sozialistischen Gesellschaft. Der Pionierauftrag für das Schuljahr 1970/71 „An der Seite der Genossen, vollbringt hohe Leistungen zu Ehren der DDR“ wird Kinder und Jugendliche, Erzieher und Vorbilder zu neuen Taten beflügeln.

H. Martin

Titelvignette

Vierachsige dieselelektrische Mehrzwecklokomotive der Reihe 107 (vormals Baureihe V 75) nach dem Vorbild der Baureihe T 435.0 der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD). Die Konstruktion der T 435.0 war so gut gelungen, daß diese Baureihe heute auch im Ausland sehr gefragt ist. Die Sowjetischen Eisenbahnen bestellten eine Serie dieser Lokomotiven, und die Deutsche Reichsbahn stellte diese ebenfalls in Dienst. Selbstverständlich wurden Sonderwünsche der Besteller, wie zusätzliche Heizeinrichtung oder eine höhere Geschwindigkeit, von den CKD-Werken berücksichtigt. Die Lokomotive ist für alle Spurweiten von 1435 mm bis 1676 mm herstellbar. Von unseren Modellbahnherstellern wird die Lok in der Nenngröße TT (Zeuke & Wegweh KG) produziert.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin



2

Bild 2 1956 – Der Minister für Verkehrswesen, Dr. Erwin Kramer, eröffnet den Betrieb der Pioniereisenbahn in Berlin



3

Bild 3 1956 – Michael Huth, heute Diplomingenieur bei der Deutschen Reichsbahn, erteilt dem ersten Zug den Abfahrtsauftrag

Bild 4 Vorbilder der Pioniereisenbahner: Heldin der Sowjetunion Valentina Tereschkova-Nikolajewa und Held der Arbeit Franz Kiebert

4



5





6

Bild 6 Modernisierung auch bei der Pioniereisenbahn (Zug im Vordergrund aus dem Jahre 1956, Zug im Hintergrund aus dem Jahre 1970)

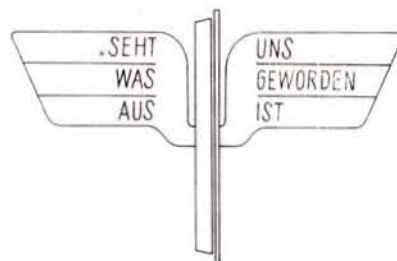
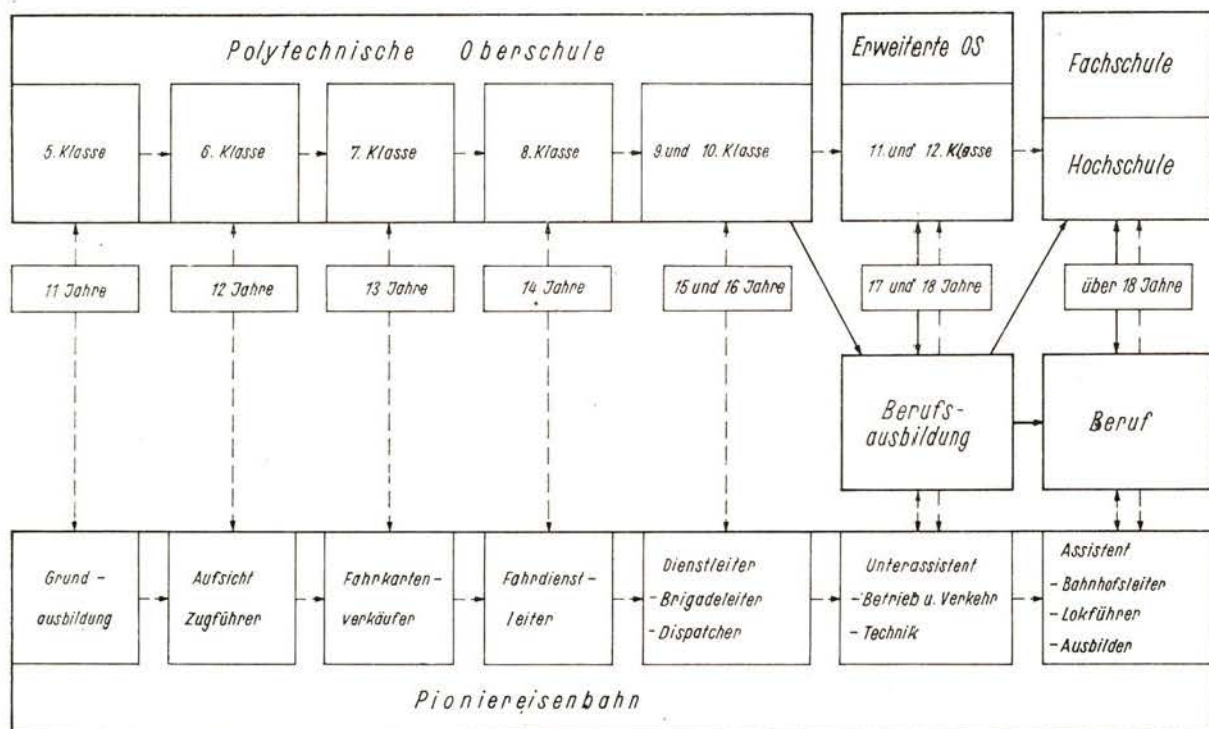


Bild 7 Die Eisenbahner der DR sind den Pioniereisenbahnern immer Freund und Helfer

7





8

9



Bild 8 Ausbildungssystem der Pioniereisenbahner

Bild 9 5. Klasse entsprechend 11 Jahre. Grundausbildung: Schrankenwärter, Streckenläufer, Zugschaffner; hier Thomas Gaul

Bild 10 6. Klasse entsprechend 12 Jahre. Ausbildung: Aufsicht und Zugführer; hier Ulrich Weigt

Bild 11 7. Klasse entsprechend 13 Jahre. Ausbildung: Fahrkartenverkäufer; hier Peter Götze

Bild 12 8. Klasse entsprechend 14 Jahre. Ausbildung: Fahrdienstleiter; hier Gerd Kockegei

10



11

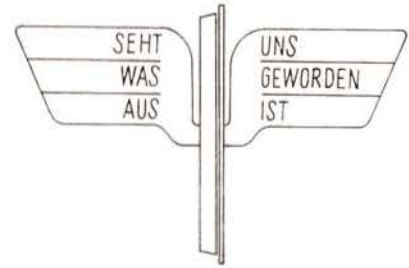


12





Bild 13 9. und 10. Klasse entsprechend 15 und 16 Jahre. Ausbildung: Brigadeleiter, Dienststellenleiter; hier Margit Werner.



13



Bild 14 11. und 12. Klasse entsprechend 17 und 18 Jahre. Ausbildung: Unterassistent als Dispatcher; hier Ulla Möckel

Bild 15 Assistent bei der Ausbildung (über 18 Jahre); hier Roland Theiß

Bild 16 Vom Pioniereisenbahner zum Diplomingenieur; Michael Huth

Bild 17 Vom Pioniereisenbahner zum Triebwagenführer bei der Berliner S-Bahn; Ingo Mascher

Bild 18 Vom Pioniereisenbahner zum Diplom-Architekt; Mathias Frotscher



Neuartige Gleisverbindung für größere Anlagen

Bei transportablen Gemeinschaftsanlagen und mehrteiligen Heimanlagen ergeben sich oft Schwierigkeiten beim Aufbau der Gleisverbindungen an den Plattentrennstellen. Die Unterbauten verziehen sich durch Alterung oder Temperaturschwankungen, und dann passen die Gleise nicht mehr zusammen. Dadurch gibt es Stöße in der Gleisverbindung. Dieses Übel wird durch die neuartige Gleisverbindung beseitigt, und es können bis zu 15 mm Gleis fehlen, ohne das etwas passiert. Anwendbar ist diese Verbindung bei Pilzgleis in den Spurweiten H0 und TT.

Das Hauptstück dieser Verbindung ist ein 60 mm langer Blechstreifen, in Form einer Leitschiene gefaltet. Wie aus der Skizze ersichtlich, wird bei Fehlen des Gleises die Führung des Rades auf dem Spurkranz (daher kein Einsinken bei der Gleislücke) und an der Innenseite die Seitenführung übernommen. Diese Verbindung braucht nicht nur im rechten Winkel zur Anlagenplatte montiert zu werden, sondern kann bei Versetzen der Haltekrallen für die Leitschiene bis etwa 45° verwendet werden.

Zur Herstellung dieser Verbindung wird Blech in der Stärke von etwa 0,3 mm verwendet. Erprobt wurde es mit Weißblech, aber Messingblech oder Kupferblech weich eignen sich ebenfalls. Nach Anreißen und Ausschneiden der Haltekrallen (es werden pro Verbindung 4 Stück benötigt) wird über einen Streifen Blech (1 mm stark) als Biegelehre an den vorgesehenen, punktiert gezeichneten Kanten gebogen. Diesen Abstand von 1 mm brauchen wir, um an den Trennstellen, wo durch Ge-

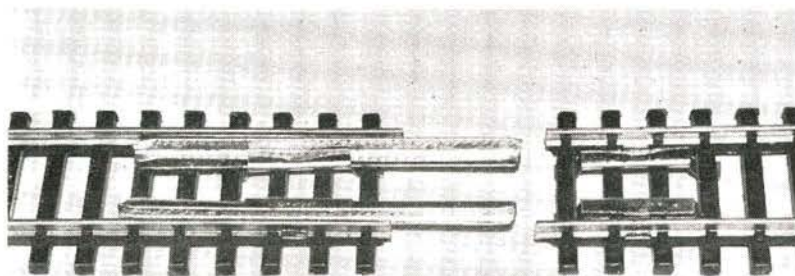
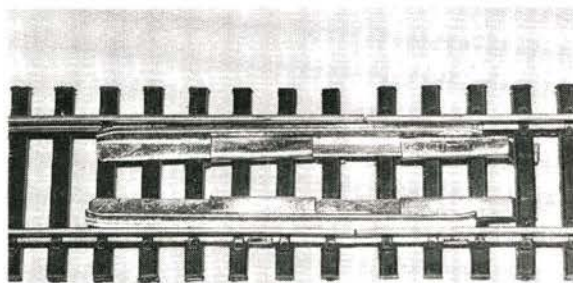
lände oder sonstige Bauten schlecht heranzukommen ist, die Leitschiene noch leicht einfädeln zu können. In der Mitte wird dann mit einer Zange das Blech zusammengedrückt, um der Leitschiene einen straffen Halt zu geben. Außerdem wird dadurch eine einwandfreie elektrische Verbindung der Trennstelle hergestellt. Die beiden seitlichen Haltetaschen werden mit einer Flachzange im rechten Winkel nach unten gebogen. Die Haltekrallen sind jetzt einbaufertig, und es werden die 2 Leitschienen pro Verbindung angefertigt. Nach dem Zuschnitt (siehe Skizze) wird zuerst die mittlere Biegung vorgenommen. Dies geschieht am besten in einem Parallelschraubstock, womit auch der Streifen gut zusammengedrückt werden kann. Dann wird der gefaltete Streifen 2,4 mm tief eingespannt und die 3 mm Seite abgebogen. Hier leistet ein längeres Flacheisen beim Umlegen gute Dienste. Die zweite Seite wird 1,4 mm tief eingespannt und mit gleichem Flacheisen und ein paar leichten Hammerschlägen umgebogen.

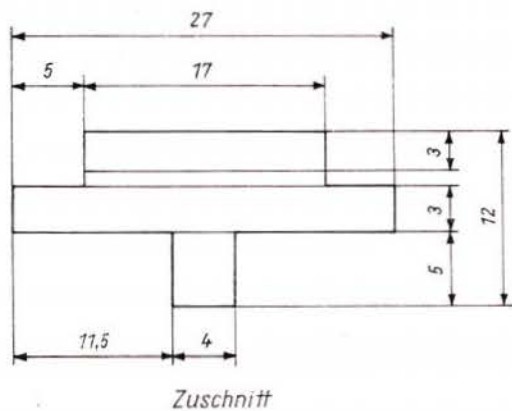
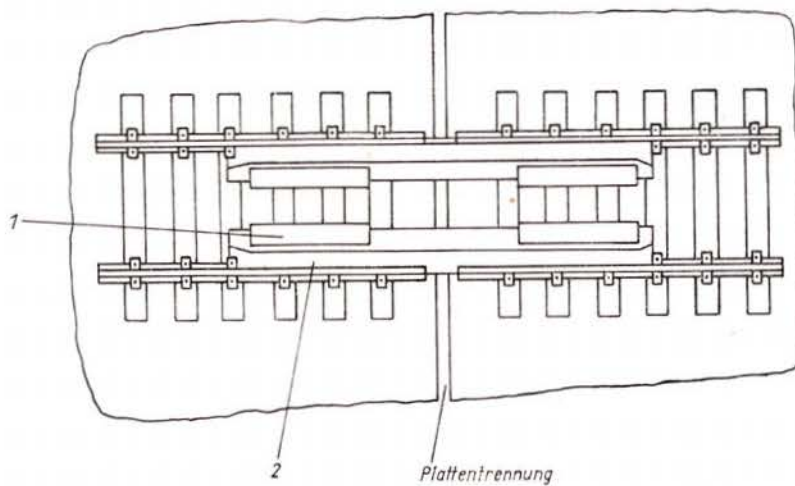
Die Ecken werden mit einigen Feilstrichen leicht abgerundet, damit das Einstecken erleichtert wird.

Sind die Einzelteile fertig, kann der Einbau beginnen. Die Haltekrallen werden zwischen die Schwellen gesteckt, und die 4-mm-Fahne wird zwischen Pilzgleis und Schwellenband geschoben. Jetzt werden bei H0-Schwellenband die beiden seitlichen Streifen nach außen gebogen und bei TT-Schwellenband nach innen. Nun wird die Leitschiene eingeschoben, die Krallen an das Profil gedrückt und die 4-mm-Fahne mit einer kleinen Zange um den Schienenfuß hochgebogen und ange-drückt. Wenn sich die Leitschiene strafft, aber ohne Werkzeug verschieben oder wieder entfernen läßt, ist die Verbindung in Ordnung. Als letzte Arbeit werden mit der Flachzange die beiden Ecken der Leitschiene etwas nach innen gebogen, um ein leichteres Einlaufen der Räder zu gewährleisten. Die erste Schienenbefestigung, vom Anlagenrand aus gesehen, sollte nach etwa 10 bis 12 cm liegen, damit evtl. Höhendifferenzen ausgeglichen werden können.

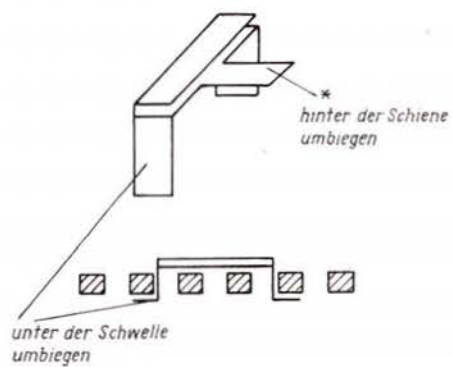
Nachzutragen wäre noch, daß sich diese Verbindung auch bei Trennstellen im Bogen mit größeren Radien eignet, wenn die Leitschiene etwas gebogen wird.

Wenn nach Ausrüstung der Anlage mit diesen Verbindungen der Fahrbetrieb einwandfrei läuft, bei Auf- und Abbauen die Verbindung schnell hergestellt oder getrennt werden kann, so dürfte die Entwicklung des Verfassers ihren Zweck erfüllt haben.

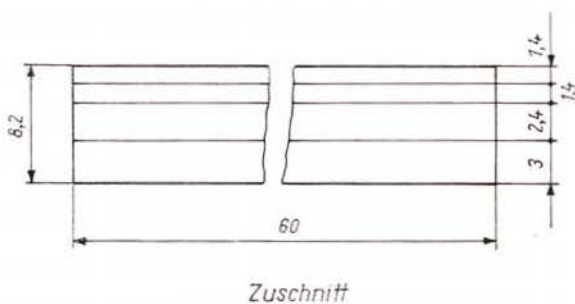




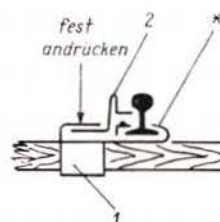
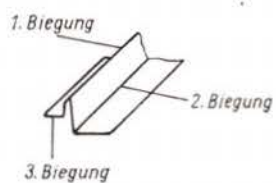
Teil 1



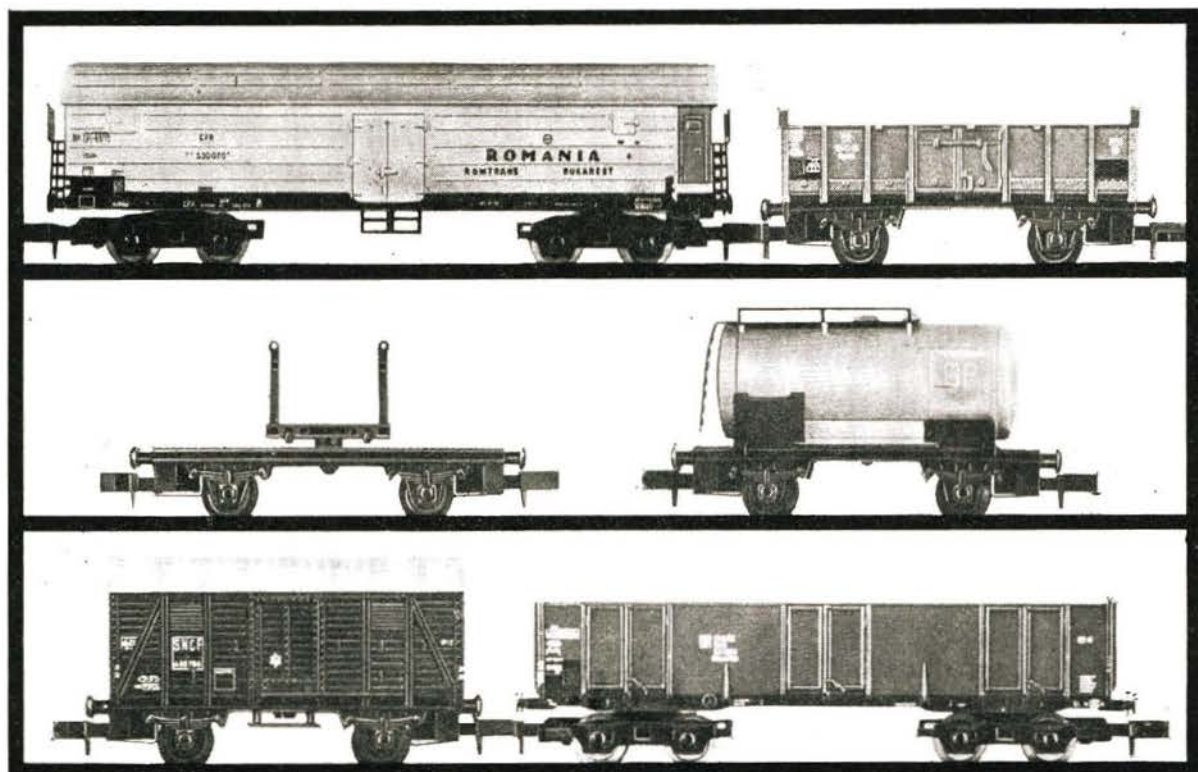
Halterung (4 Stück)



Teil 2



Leitschiene (2 Stück)



Wenn Sie etwas suchen, das klein bleibt und trotzdem wächst...

Hier haben Sie etwas: die N-Spur von PIKO, die funktionstüchtige Kleinmodellbahn mit der großen Zukunft. Die Spurbreite bleibt klein: nur 9 mm. Der Maßstab bleibt klein: nur 1:160. Der Platzbedarf bleibt klein: die PIKO-Minibahn paßt auf jeden Tisch, in jedes kleine Zimmer. Nur das Sortiment wächst. Neue Loks kommen hinzu, neue zwei- und vierachsige Wagen kommen hinzu, neue Geschenk- und Ergänzungspackungen machen den Kauf, das Schenken und den Aufbau einer kleinen Anlage leicht und unkompliziert. Das N-Spur-Sortiment von PIKO ist im mehrfachen Sinne des Wortes ausbaufähig: der Fahrzeugpark wird ständig größer, der kleine Maßstab gestattet großzügigeren Bahnbetrieb auf kleinster Fläche. Und mit dem Ausbau des Sortiments wächst der Kreis der N-Spur-Modellbahner, vom Kleinsten bis zum Größten...

... mit PIKO sind Sie immer auf der richtigen Spur!

