

JAHRGANG 12

APRIL 1963

4

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 3,-



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

4 APRIL 1963 · BERLIN · 12. 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: Ehrhard Thiele, Berlin - Generalsekretär: Heimut 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 „Friedrich List“, 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 1418. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Ausschlaggebend:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 29-31, 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, Eichhornsdamm 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 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.

| | Seite |
|--|------------------|
| Leipziger Frühjahrsmesse 1963 | 85 |
| Von der 14. Spielwarenmesse in Nürnberg | 89 |
| Leserbriefe | 90 |
| Fr. Spranger | |
| Linie 15: Dresden-Weinböhla - Eine Überlandstraßenbahn | 91 |
| Eisenbahn-Strahlbilder | 91 |
| Die Eisenbahn im Tisch | 94 |
| Aus einer Spielzeugbahn | 94 |
| W. Bahnert | |
| Bauanleitung für eine 1'E1'h 2-Tenderlokomotive der Baureihe 95 ⁰ | 95 |
| Nochmals „Kraft ist Masse mal Beschleunigung“ | 97 |
| G. Fromm, J. Patzschke | |
| Die sächsischen Schmalspurbahnen | 98 |
| W. Hesse | |
| Reisezugverkehr - beim Vorbild und beim Modell | 103 |
| Wissen Sie schon? | 106 |
| „Touristenexpress“ - ein Geschenk zum VI. Parteitag der SED | 106 |
| Werkstatt-Tips | 106 |
| Interessantes von den Eisenbahnen der Welt | 107 |
| Eine neue Anlage | 108 |
| Dipl.-Ing. H. Fleischer | |
| 3000-PS-dieselhydraulische Lokomotive der Sowjetischen Staatsbahn | 109 |
| S. und P. Wagner | |
| Gestaltung der Dächer von Modellfahrzeugen | 110 |
| Das ist Modellbau! | 111 |
| H. Weber | |
| Umrechnungsschieber für H0 und TT | 112 |
| Mitteilung des DMV | 114 |
| Selbst gebaut | 3. Umschlagseite |
| Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner“ | Beilage |

Titelbild

Immer wieder gern gesehen: Der „Rollwagen“ - die sächsische P 8 (frühere sächsische XII H2, jetzige Baureihe 382-2)

Rücktitelbild

Es ist nicht leicht, den „richtigen“ Zug zu erkennen. Von der Abendsonne beschienen, spiegelt sich der Zug in der Zschopau. Fotos: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

Bauanleitung für eine Brücke Die Feldbahn

Neuheiten – Bausteine zu einer stabilen Versorgung

Лейпцигская весенняя ярмарка 1963

Leipzig Spring Fair 1963

Foire de printemps 1963 en Leipzig

Die Leipziger Frühjahrsmesse 1963 war auf dem Sektor Modelleisenbahnen nicht nur für den Binnenhandel von Interesse, das beweisen die zum Teil recht günstigen Abschlüsse verschiedener Produktionsbetriebe mit ausländischen Kunden.

Es ist zu erwarten, daß die Herstellerbetriebe, denen jetzt in Leipzig noch nicht der Anschluß an den internationalen Markt gelungen ist, sicherlich ihr Produktionsprogramm bis zur Herbstmesse 1963 einer kritischen Überprüfung unterziehen.

Es muß festgestellt werden, daß sich im allgemeinen die Auftragserteilung der Groß- und Einzelhandelsorgane vor allen Dingen auf die angebotenen Neuentwicklungen konzentrierte. Dieser Trend wird sich für die Zukunft günstig auf die gesamte Sortimentsgestaltung der Modelleisenbahnartikel auswirken.

Eine empfindliche Lücke im H0-Wagensortiment wird durch den hervorragend gelungenen Doppelstockzug der Firma Gerhard Schicht, Dresden, geschlossen. Dieser Doppelstockzug erscheint im Handel bereits im II. Quartal 1963 und läßt hinsichtlich seiner funktionellen Ausführung sowie der Oberflächenbearbeitung und Inneneinrichtung nichts zu wünschen übrig. Der Artikel wird mit und ohne Beleuchtungseinrichtung geliefert.

Mit der ČSSR und der Volksrepublik Polen hat der Betrieb größere Abschlüsse, selbstverständlich mit den jeweiligen Originalbeschriftungen am Wagenzug, tätigen können.

Die seit längerem bekannten D-Zug-Oberlichtwagen der Firma Schicht sind durch die Entwicklung einer Inneneinrichtung aus Polystrol vervollständigt worden und werden im Handel zum gleichen Preis wie die bisherigen Oberlichtwagen verkauft.

Interessant wäre, die Meinung der Modelleisenbahner zu erfahren, ob die Firma Schicht in absehbarer Zeit die Inneneinrichtung komplett mit Figuren produzieren soll oder ob der Modellbahnfreund die sitzenden Figuren einzeln in Sätzen zur Selbstmontage zu erhalten wünscht.

In richtiger Erkenntnis, daß nur eine stetige Weiterentwicklung und Erweiterung des Sortimentes unter Einschätzung des Weltstandes die vorhandenen Produktionskapazitäten voll ausgelastet werden können, offeriert uns der VEB Olbernhauer Wachsbüchsenfabrik (OWO) einige neue Vollplastik-Artikel als fertig aufgebaute Erzeugnisse und als Bausätze in den Nenngrößen H0 und TT. Im großen und ganzen kann allen neuen Exponaten dieses Betriebes das Prädikat „gut“ ausgesprochen werden. Kleine Mängel, die noch nicht unseren Wünschen entsprechen, wird der Betrieb bis zur Aufnahme der Produktion abstellen. Im einzelnen handelt es sich um folgende Artikel: Brückstellwerke für die Nenngrößen H0 und TT, TT-Güterschuppen, TT-Reihenhäuser in modernster Farbgestaltung und TT-Café „Waldfrieden“.

Für die Herbstmesse 1963 erwarten wir von diesem Betrieb Neuentwicklungen in H0-Bahnhöfen und anderen H0-Eisenbahnhochbauten aus Vollplastik.

Ein entscheidender Schritt hinsichtlich der Verbesserung und Veränderung des Tannen- und Laubbaum-Sortiments wurde von drei Betrieben getan.

Der VEB Kunstblumenfabrik Sebnitz zeigt ein Sortiment Plastiktannen in fünf verschiedenen Größen, die

an Natürlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Von der Spitze bis zum Wurzelstock sind viele Feinheiten der Natur nachgebildet. Ein besonderer Vorteil, auch gegenüber gleichen Erzeugnissen Westdeutschlands, ist der drehbare Wurzelstock, der einen Einbau der Tannen in hügliges Gelände bei senkrecht stehendem Baum zuläßt.

Von ausgezeichnete Qualität und Natürlichkeit ist das neue Laubbaum-Sortiment der Firma Karl Scheffler KG, Marienberg (Sachsen). Dieser auf der Viskose-Grundlage gestaltete Miniaturbaum für die Nenngrößen H0 und TT gibt jeder Modelleisenbahnanlage den notwendigen originellen und romantischen Reiz. Zur Zeit setzt sich das Sortiment aus Laubbaum, grün, Laubbaum mit Starkasten und Laubbaum, blühend, zusammen. Für die Bastler dürfte der Baukasten „Sehen und Basteln“, der das Material zur Anfertigung von zehn Laubbäumen enthält, von großem Interesse sein.

Zum Anlegen von Obstplantagen oder zur Begrenzung von Modellbahnstraßen eignet sich sehr gut der Laubbaum-Setzling aus Plastik von der Firma Kurt Dahmer, KG, Bernburg.

Dieser Betrieb hat auch gleichzeitig sein bereits bekanntes, umfangreiches Miniatur-Figuren-Sortiment durch verschiedene neue Figurengruppen erweitert, die dem Modelleisenbahner alle Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung seiner Anlage bietet. Auch die Freunde der TT-Bahnen kommen diesmal durch die TT-Bahnsteiggruppe zu ihrem Recht.

Daß der VEB PIKO, Sonneberg, im Wagenbau mit der absoluten Weltklasse konkurrieren kann, beweisen wieder einmal mehr die schon seit längerem angekündigten neuen Wagentypen. Neben den G- und O-Wagen mit Bremserhaus verdienen besonders der Säuretopfwagen und der Old-timer-Abteilwagen erwähnt zu werden. Vor allen Dingen der letztere wird in Verbindung mit dem noch zu erwartenden zweiachsigen Abteilwagen mit Bremserhaus und dem seit längerem auf dem Markt befindlichen Windberg-Aussichtspersonenwagen eine interessante Zugzusammenstellung ermöglichen.

Weniger begeistert sind wir aber von dem Triebfahrzeugneueheiten-Angebot, das bis auf den zweiachsigen Nebenbahntriebwagen VT 135 mit Beiwagen nur noch eine andere Variante der bekannten belgischen und dänischen Diesellokomotive in Form einer ungarischen Diesellokomotive mit zwei Motoren und Zahnradgetrieben aufzuweisen hat. Der Betrieb sollte sich im klaren sein, daß wir zur Herbstmesse eine entscheidende Veränderung in bezug auf das Triebfahrzeug-Neueheiten-Angebot erwarten.

Im Gegensatz zu dem Vorgenannten sind wir mit den zwei Neuentwicklungen der Firma Ing. Johannes Gützold, KG, sehr zufrieden. Mit dem H0-Modell der Tenderlok der Baureihe 75, das in der äußeren wie auch funktionellen Gestaltung nichts zu wünschen übrig läßt, wird den Freunden der alten Dampflokotiven besonders Rechnung getragen. Die moderne Linie des Zugverkehrs demonstriert der Betrieb mit dem lang erwarteten und ausgezeichnet gelungenen H0-Modell des dreiteiligen Schnelltriebwagens Vindobona, der mit automatischem Lichtwechsel bei Fahrtrichtungsänderung und Innenbeleuchtung ausgerüstet ist.

Diese beiden neuen Triebfahrzeuge beweisen, daß bei

weitgehendster Standardisierung eine relativ kurze Entwicklungszeit benötigt wird.

Durch ein Schaltgleisstück und eine elektromechanische Entkopplungsschiene ergänzt der Betrieb Zeuke & Wegwerth, KG, Berlin, sein bisheriges Gleissortiment. Für die verschiedenen Varianten der Schaltungen bei Modelleisenbahnen ist das zweipolige Schaltrelais des gleichen Betriebes zu verwenden.

Nachdem wir fast nicht mehr daran geglaubt haben, wird in absehbarer Zeit doch noch das langerwartete Form-Hauptsignal für Impulsschaltung mit Zugbeeinflussung und Rückmeldung, Nenngröße TT, von der Firma Hans Rarrasch, KG, Halle, auf dem Markt erscheinen. Hoffen wir, daß das entsprechende Vossignal nicht noch einmal solange auf sich warten läßt. Zur Vervollständigung der bekannten Schmalspuranlage, die nur aus Packwagen und Personenwagen besteht, zeigt die Firma Herr, KG, Berlin, einen offenen und einen gedeckten vierachsigen Schmalspurgüterwagen. Damit dürften die Schmalspurzug-Einheiten nunmehr dem Vorbild getreu zusammengestellt werden können.

Wie nicht anders zu erwarten, ist auch die Firma H. Auhagen, KG, Marienberg, im Neuheitenangebot mit einigen ausgezeichneten Modellen vertreten. Die beiden Lausitzer Umgebund-Häuser und die im modernsten Baustil gestalteten zwei Eigenheime als fertig aufgebaute Modelle und als Bausätze lassen jedes Modelleisenbahner-Herz höher schlagen.

Erfreulich ist, daß der Betrieb zur diesjährigen Frühjahrsmesse auch an die Anfänger im Modelleisenbahnbau dachte und mit dem Bahnhof-Sortiment, bestehend aus Bahnhof, Stellwerk, Bahnwärterhäuschen und Bahnschranken, fertig aufgebaut sowie dem Dorf-Sortiment, zwei äußerst preisgünstige Artikel auf den Markt bringt.

Abschließend soll noch das Miniatur-Fahrzeug-Sortiment im Maßstab 1:87 erwähnt werden, wo besonders der VEB Spezialprägewerke, Annaberg-Buchholz, mit den Robur-Kofferwagen, den Barkas-Kastenwagen B 1000 – in verschiedenen Farben und mit verschiedenen Aufschriften – sowie dem Pionier-Raupenschlepper KT 50 „Urtrak“ und der Tatra-Zugmaschine 141 mit Culemeyer-Schwerlastanhänger dominiert.

Von der Firma Herr, KG, Berlin, wird das Modell des LKW H 3 A und von der Firma Kurt Haufe KG, Dresden, der zum bereits bekannten Traktor passende Anhänger angeboten.

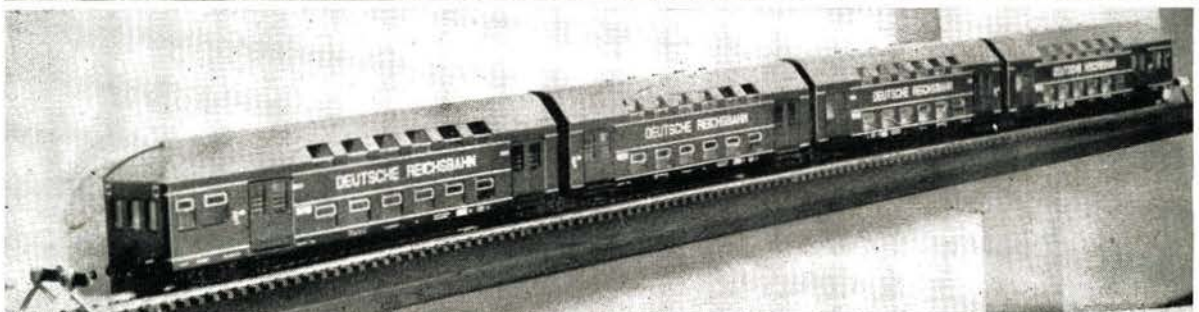
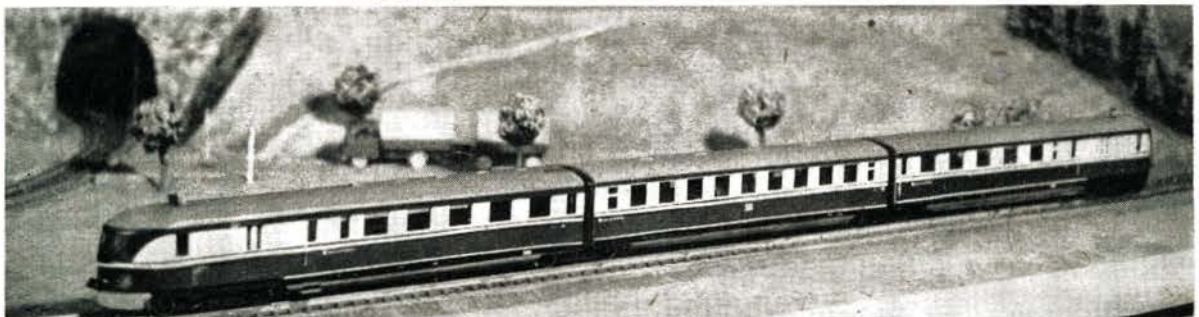
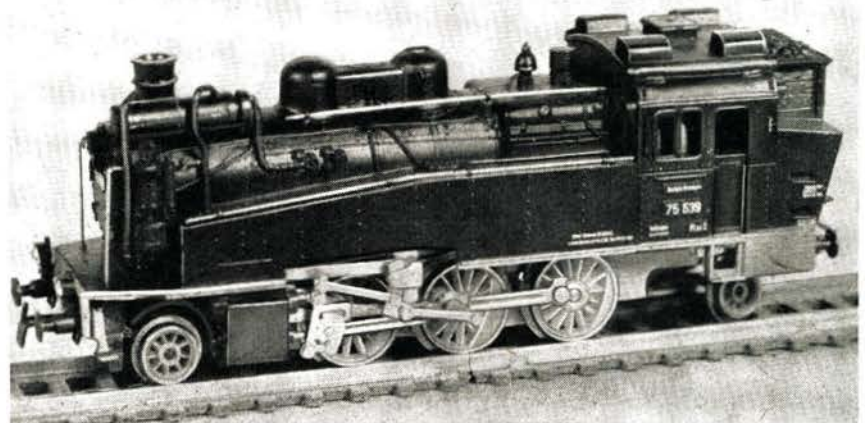
Auch die PGH Eisenbahn-Modellbau, Plauen, bietet ein umfangreiches Sortiment in verschiedenen Bahnsteig- und Karrenfahrzeugen mit und ohne Figuren an.

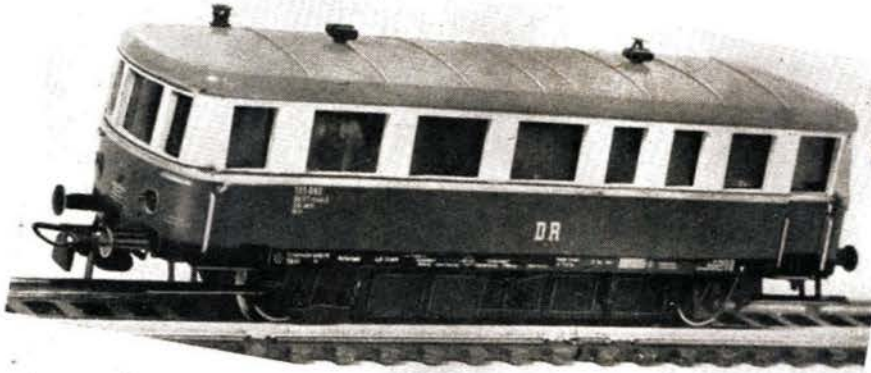
Es ist leider nicht möglich, auf alle Neuentwicklungen auf dem Modellbahnsektor der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 einzugehen und es wird einer „Messenachlese“ vorbehalten bleiben, die hier nicht erwähnten Artikel vorzustellen.

Siegfried Schubert, Manfred Gottwald

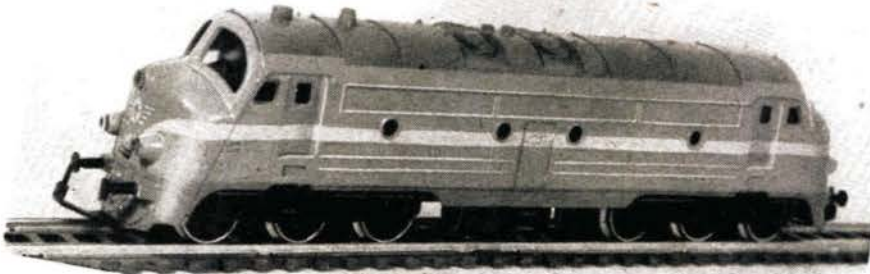
Das waren die Messeüberraschungen für die Modelleisenbahnfreunde:

H0-Modell einer Tenderlokomotive der Baureihe 75 von der Firma J. Gützold KG, Zwickau. Ebenfalls von Gützold kommt der dreiteilige H0-Triebwagenzug „Vindobona“. Das untere Bild zeigt den H0-Doppelstockzug der Firma G. Schicht, Dresden.

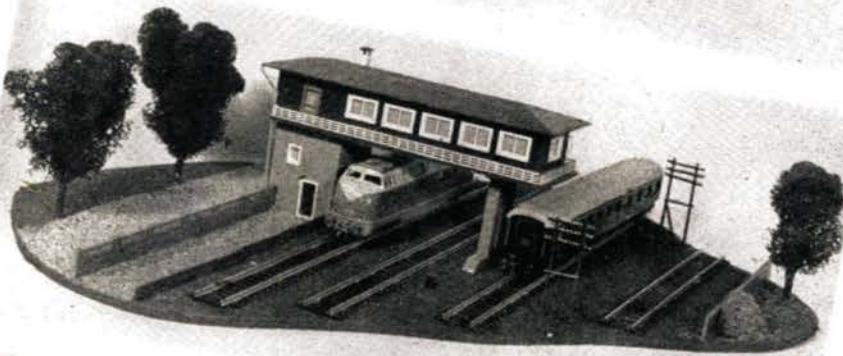




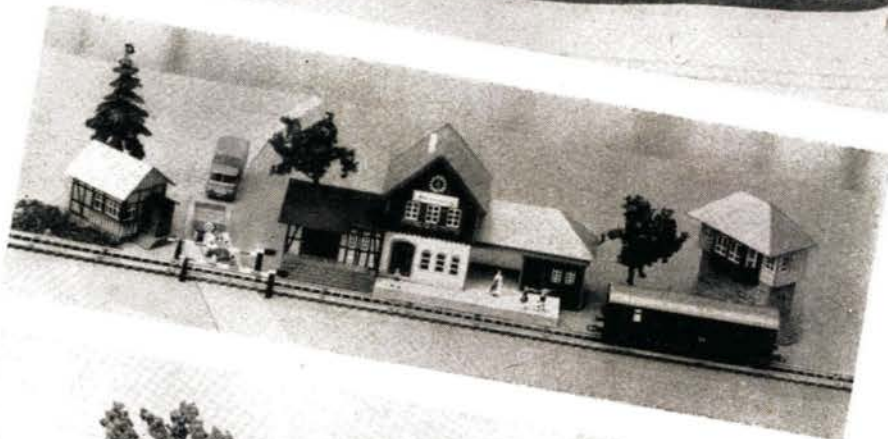
Als Neuheit im Triebfahrzeugprogramm zeigte der VEB Piko, Sonneberg, einen H0-Nebenbahntriebwagen. Hierzu gehört noch ein Beiwagen, der ebenfalls ausgestellt wurde.



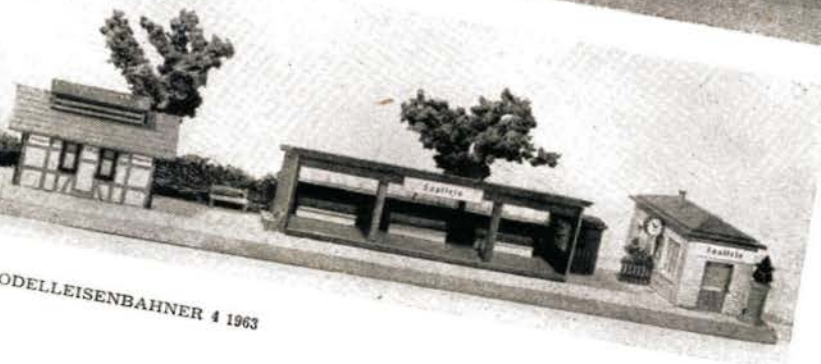
Weiterhin zeigte der VEB Piko eine sechsachsige ungarische H0-Diesellok mit neuartigem Stirnzahnradgetriebe.



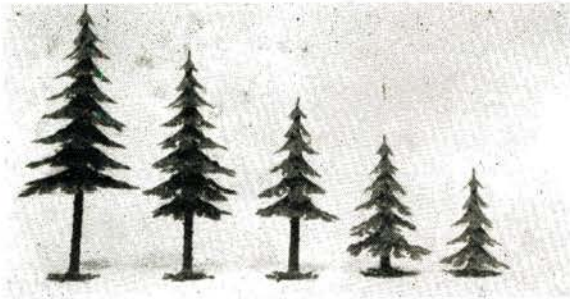
Neben anderen Neuheiten offerierte uns der VEB Olbernhauer Wachsb Blumenfabrik (OWO), Olbernhau/Sa., dieses größte TT.



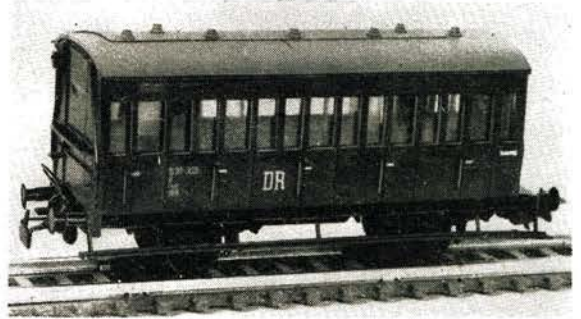
Das ist der neue H0-Bahnhof „Wernersgrün“ mit Güterschuppen, Schranken und Schrankenwärterhaus und Schrankenwärterhaus von der Firma H. Auhagen KG, Marienberg (Sachsen).



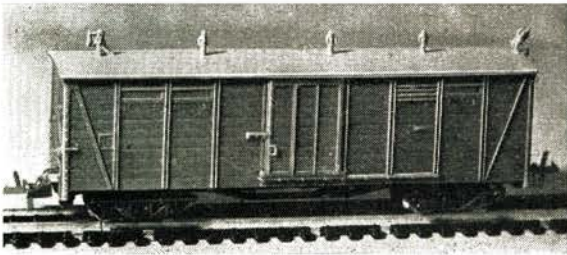
Die Firma H. Franzke KG, Köthen/Anhalt, zeigte u. a. den H0-Haltepunkt „Saalfels“.



Der VEB Kunstblume, Sebnitz/Sa., brachte als Neuheit Plastikbäume in fünf verschiedenen Größen.



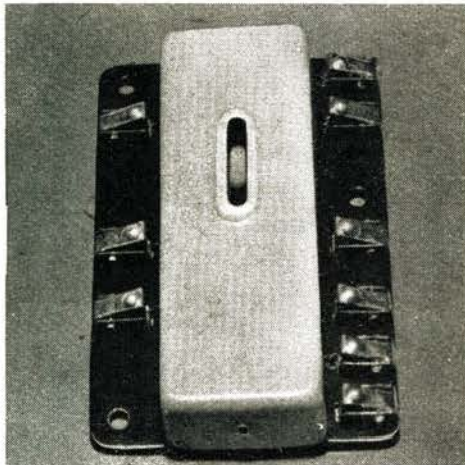
Eine gelungene Erweiterung des Wagenparkes bringt der neue H0-Nebenbahn-Abteilwagen vom VEB Piko, Sonneberg.



Neben dem offenen Güterwagen, zeigte die Firma Herr KG, Berlin, auch diesen gedeckten Güterwagen innerhalb ihres Schmalspurprogramms.



Den Satz „Eisenbahner“ in der Nenngröße H0, stellte die Firma K. Dahmer KG, Bernburg/Saale, unter anderen Neuheiten aus.



Das ist das zweipolige Schaltrelais der Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin.



Von der Firma H. Rarrasch KG, Halle, kommt dieses Hauptsignal in der Nenngröße TT.



Fotos: Illner (12), Gottwald (1), Auhagen (1)

Viel Freude wird den Modelleisenbahnern der Baukasten „Sehen und Basteln“ von der Firma K. Scheffler, Marienberg/Sa., bereiten. Der Inhalt besteht aus einem fertigen Laubbaum und aus Material für neun zu fertigende Bäume.

Von der 14. Spielwaren- Messe in Nürnberg

Die GEBR. MÄRKLIN & CIE. GMBH, Göppingen (Württ.), zeigte auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg einige interessante Neuheiten. Die Diesellokomotive V 60 werden wir in einem unserer nächsten Hefte noch eingehender beschreiben.

Bild 1 H0-Modell der elektrischen Lokomotive der Baureihe BB 9200 der Société Nationale des Chemins de Fer Français. Beide Achsen des Motordrehgestells sind angetrieben, vier Haftstreifen erhöhen die Zugkraft. Das Gehäuse ist in Metall ausgeführt. Die Lok kann wahlweise für Unter- oder Oberleitung umgeschaltet werden. Länge über Puffer 18 cm.

Bild 2 H0-Modell der Diesellokomotive der Baureihe V 60 der DB. Sämtliche Achsen sowie die Blindwelle werden über Stirnradgetriebe angetrieben. Zwei Haftstreifen auf der hinteren Achse erhöhen die Zugkraft. Die drei Stirnlampen sind vorn und hinten beleuchtet. Länge über Puffer 12 cm.

Bild 3 H0-Modell des vierachsigen Großraumkesselwagens Kst 3504 der DB. Kessel grau, Untergestell schwarz. Länge über Puffer 13,1 cm.

Bild 4 H0-Modell des vierachsigen Nahverkehrswagens AB 4 nb der DB. Der Wagenkasten ist in der Farbe rostfreien Stahls mit Pfauenaugenmuster gehalten.

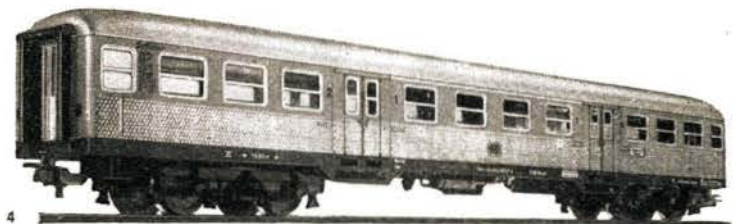
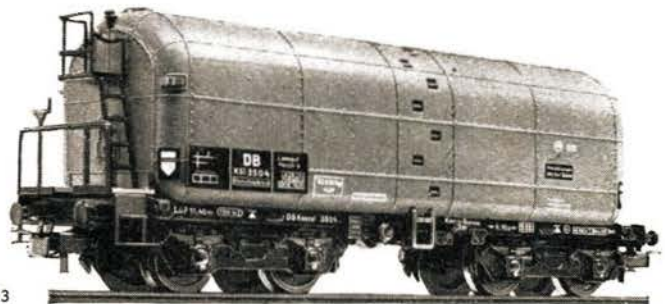
Bild 5 H0-Modell eines Lokomotivschuppens für drei Gleise mit Oberlichtaufsätzen. Die Tore schließen automatisch.



2



3



5



POST

Quo usque tandem...?

In der letzten Zeit beklagen sich unsere Leser in zunehmendem Maße darüber, daß von einigen Herstellern leider immer wieder Modellbahnartikel durch Inserate angepriesen werden – und dies auch in unserer Fachzeitschrift – ohne daß diese Artikel tatsächlich im Handel erhältlich sind. Das verärgert die Modelleisenbahner sehr. Mit Recht fragen wir daher mit ihnen im Sinne eines leicht abgewandelten klassischen lateinischen Wortes: Quo usque tandem, Catilina, abutere patientia nostra? „Wie lange noch, VEB PIKO, willst du unsere Geduld mißbrauchen?“

Wir veröffentlichen nachstehend, stellvertretend für viele andere, Auszüge aus zwei Leserbriefen zu dieser Frage.

„... Bereits zum zweiten Male innerhalb eines halben Jahres beglückt uns der VEB PIKO in Ihrem Anzeigen-Teil mit einem halbseitigen Inserat über den INOX-Stahlwagen ME 224.

Was soll das?

Wenn auch die Abbildung die PIKO-Modelltreue und die Präzision bereits ahnen läßt und damit wenigstens etwas Vorfreude beim interessierten Beschauer erzeugt, so ist es mir andererseits unverständlich, daß man im Fachhandel nichts über dies so sehnlichst erwartete Fahrzeug-Modell weiß. Ich nehme daher an, es handelt sich bei dieser PIKO-Werbung um „PIKO-Zukunfts-Musik“. Deren Noten aber sollte man nicht vor ihrer Uraufführung veröffentlichen, es sei denn, man gibt gleichzeitig einen kleinen Hinweis, wann sie den Interessenten zur Verfügung stehen wird. Damit nämlich würde man ihnen eine echte Vorfreude bereiten. In dieser praktizierten Weise aber verärgert man sie...“

Werner Krause, Berlin N 4

„... Für H0 scheint es einfach keine vierachsigen D-Zugwagen zu geben. Oder soll ich etwa auf meiner Anlage, die den Bahnhof Oschatz an der Strecke Leipzig–Riesa–Dresden darstellt, eine belgische Diesellokomotive mit französischen INOX-Wagen einsetzen?

Auch die utopische Reklame des VEB PIKO hat bei mir schon oft Ärger erregt. Seit nunmehr zwei Jahren sind auf der PIKO-Verpackung zweiachsige Kesselwagen abgebildet, im Katalog von 1960 ist er sogar in fünf verschiedenen Farbausführungen angeboten. Bis heute ist es mir aber in der ganzen Republik noch nicht gelungen, einen solchen Wagen aufzutreiben...“

Gerhard Stöffgen, Leipzig. O 27

Zufriedener Postler

„Als langjähriger Leser unserer Fachzeitschrift möchte ich heute zu den Ausführungen von Herrn Hans Müller aus Leipzig unter der Überschrift „Der richtige Weg“ im Heft 2/1963 etwas sagen. Ich freue mich immer wieder jeden Monat auf das Erscheinen des „Modelleisenbahners“ und suche dann immer gleich nach einer Beschreibung einer interessanten Eisenbahnlinie. Es ist doch immer sehr lehrreich, man fährt in Gedanken dabei richtig mit. Ich zum Beispiel bin als Postbote immer an ein und denselben Ort gebunden, und höchstens der Urlaub sieht mich einmal verreisen, da ist man doch sehr erfreut über solche Artikel.“

Auch kann man verschiedene für die Modelleisenbahnanlage verwerten. Ganz besonders gut gefallen hat mir der Beitrag über die Schmalspurbahn von Dresden-Potschappel nach Nossen. Aber auch alle anderen sind sehr gut. Ich gebe daher Herrn Müller völlig recht, auch dies gehört in die Fachzeitschrift, machen Sie daher bitte immer so weiter!“

Erich Geyer, Pönitzsch

Offener Brief

Unser Leser Siegfried Hofmann aus Leipzig C 1 beschäftigt sich auf eine sehr interessante Weise mit dem leidigen Problem der fehlenden Bastlerartikel. Wir

geben daher im folgenden seinen Zeilen einen ausführlichen Raum.

„Die Spezialgeschäfte der HO und des privaten Einzelhandels führen seit einiger Zeit nicht mehr das schon oft erwähnte Sortiment an Bastlermaterial. Die Ursache dafür ist eine Produktionsumstellung der betreffenden Betriebe und des Handwerks auf ähnliche Artikel als P 1- oder P 2-Produktion für die zentral- und örtlich geleitete Industrie. Das geschah erstens aus rein geschäftlichen Gründen und zweitens durch fehlende Unterstützung bei der Zuteilung von Nichteisenmetallen.“

Daher schlage ich vor:

1) Veröffentlichung eines offenen Briefes an die ehemaligen Hersteller von Zahnrädern, Schnecken, Schneckenrädern, Schnurrollen, Radsätzen, Achsblenden, Puffern, Kupplungen, Gleitlagern, Leitern, Gattungsschildern, Galeriestangenhaltern, Faltenbälgen, Messingprofilen, diversen Stahldrähten usw. mit folgendem Text:

„Sie haben ehemals mit Ihrer Produktion von Bastlermaterial für den Modelleisenbahnbau dazu beigetragen, daß unseren jungen und auch älteren Menschen die Möglichkeit gegeben war, das Vorbild modellgerecht nachzugestalten. Der Wert dieser Beschäftigung dürfte Ihnen allen bekannt sein. Heute kommt noch die polytechnische Erziehung der Jugend hinzu. Aber Ihre Erzeugnisse werden in den einschlägigen Geschäften nicht mehr geführt, da Sie die Produktion umgestellt haben bzw. die Industrie und Versorgungskontore direkt beliefern. Wir bitten daher hiermit, uns folgende Fragen zu beantworten:

1. War der Absatz Ihrer Produkte gesichert?
 2. Was veranlaßte Sie zu der Produktionsumstellung bzw. zur Direktbelieferung der Industrie und Versorgungskontore?
 3. Was hindert Sie an der Wiederaufnahme der Produktion dieser Artikel?
 4. Welche Unterstützung müßten Sie erhalten?
 5. Würden Sie Ihre jetzigen Geschäftsbeziehungen lösen und die früheren wieder aufnehmen?
- Helfen Sie bitte mit, das Angebot zu erweitern!“

Die Modelleisenbahner der DDR

2) Bei positiver Einstellung der Hersteller sollten der Volkswirtschaftsrat und das Staatliche Maschinenkontor eine Weisung an die beziehenden Betriebe erlassen, wonach die erwähnten Kooperationsbeziehungen aufzulösen sind. Die örtlichen Organe sollten bei der Zuteilung von Grundmaterial an die Hersteller von Modellbahnartikeln Unterstützung geben.“

Soweit der Brief von unserem Leser Siegfried Hofmann. Wir wären sehr erfreut, könnten wir recht bald an dieser Stelle einige Antworten aus dem Herstellerkreis veröffentlichen

110 Volt zu wenig

„Nachdem ich das Heft 2/1963 gelesen habe, möchte ich mich an Sie wenden. Ihr Autor, Dipl.-Ing. Dietrich Raack, hat in seinem Beitrag „Arbeitserleichterung beim Weichlöten“ unrecht, wenn er unter anderem schreibt: „Die 30 Watt Leistungsaufnahme bei 110 Volt genügen, um das Lötzinn fließend zu halten.“ Das bezweifle ich und erlaube mir die richtigstellende Bemerkung, daß ein LötKolben 220 V/60 W bei einer Versorgung mit 110 Volt nur 15 Watt aufnimmt, einen Wert also, der mir insbesondere für lange Löt-pausen zur ständigen Lötbereitschaft viel zu gering scheint. Die vermeintlichen 30 Watt würden meiner Ansicht nach dem gewünschten Leistungsbedarf entsprechen. Dazu wären aber nicht 110, sondern vielmehr 155 Volt erforderlich.“

Doch sonst pflichte ich Herrn Raack in seinen Ausführungen durchaus bei. Auch ich löte seit langen Jahren in ähnlicher Weise, nur ist meine Vorrichtung einfacher. Ich benutze in den Löt-pausen als Vorwiderstand eine Glühlampe. Der Vorwiderstand wird während der Lötung durch den geschilderten Federkontakt kurzgeschlossen. Das bietet den großen Vorteil, daß ich durch Verwendung verschiedener Glühlampen mich ganz den jeweiligen Gegebenheiten unterschiedlicher Lötarbeiten anpassen kann.“

Werner Krause, Berlin N 4

LINIE 15:

Dresden – Weinböhla – eine Überlandstraßenbahn

Die Linie 15 ist mit einer Betriebslänge von 24 km die längste Linie der Dresdner Verkehrsbetriebe. Vor dem 1. Weltkrieg führte sie vom Ortsteil Dresden-Plauen durch das Stadttinnere nach dem Ortsteil Mickten und verlief nur durch das Stadtgebiet von Dresden. In Mickten schloß sich eine schmalspurige Überlandbahn an, die sogenannte Löbnitzbahn, welche über Radebeul nach Zitzschewig führte.

In den zwanziger Jahren wurde die Löbnitzbahn schrittweise auf die Vollspur des Dresdner Straßenbahnnetzes umgebaut. In gleicher Weise wurde die Linie 15 landwärts verlängert. Auch als nach vollständigem Umbau der Löbnitzbahn die Wagen der Linie 15 bis Zitzschewig fahren, wurde die Verlängerung fortgesetzt, bis schließlich die Orte Coswig und Weinböhla an das Dresdner Straßenbahnnetz angeschlossen waren.

Die Linienführung

Die Strecke der Linie 15 ist ein Musterbeispiel für die Linienführung einer Überlandbahn. In Dresden und Radebeul sind die Gleise in das Straßenpflaster eingelegt worden. Die Strecke ist wegen der größeren Zugdichte infolge Verstärkung durch andere Linien zweigleisig. Zwischen Radebeul und Zitzschewig wird die Linienführung, wie wir es häufig bei anderen Überlandbahnen vorfinden, durch die vorhandene Landstraße bestimmt. Die Strecke führt hier auf einem besonderen Bahnkörper am Rande der Straße entlang. Von Zitzschewig ab über Coswig bis zur Endstation Weinböhla ist ein von Landstraßen unabhängiger

Bahnkörper vorhanden. Eine derartige Verlegung der Trasse wird bei Überlandbahnen dann angewendet, wenn dadurch die Streckenlänge wesentlich verkürzt oder die Verkehrsbeziehungen verbessert werden können. Beides trifft zwischen Zitzschewig und Weinböhla für die Linie 15 zu. Bei Kreuzungen mit Straßen hat die Überlandbahn die Vorfahrt. Für die Straßenverkehrsteilnehmer sind die Übergänge durch Warnkreuze gekennzeichnet (Bild 2).

Die Bahnanlagen

Der Gleisbau erfolgt innerhalb der Städte wie bei Straßenbahnen mit Rillenschienen. Auf dem besonderen Bahnkörper außerhalb der Städte werden die Gleise ähnlich wie bei Eisenbahnen verlegt, der gesamte Oberbau wird jedoch leichter gehalten. Die Krümmungen der freien Strecke sollen keinen Radius unter 100 m haben und die Steigungen 25 bis 33 ‰ nicht übersteigen.

An den Haltestellen der eingleisigen Streckenabschnitte unserer Linie befinden sich meist Überholungsstellen. Für die Fahrgäste stehen geschmackvolle Wartehäuschen bereit. Augenblicklich ersetzt man die bisher vorhandenen Haltestellenschilder aus Metall durch erleuchtete Glasschilder.

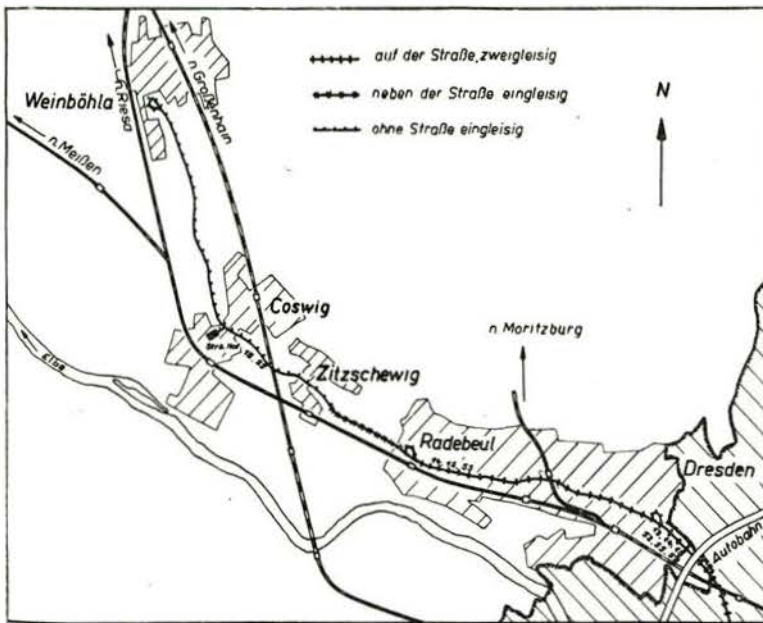
Neben besonderen Signalen für die automatischen Signalanlagen werden Signale nach dem Signaltuch der Deutschen Reichsbahn verwendet wie Grenzzeichen, Langsamfahrtsignale und Signale für elektrische Triebfahrzeuge.

Eisenbahn-Strahlbilder

Das erste Strahlbildband – 20 Diapositive von der preußischen Dampflokomotive P 8 (heutige Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰) – liegt vor und hat uns sehr überrascht. Dem Bildreporter Gerhard Illner, Leipzig, N 22, Pölitzstraße 20, ist hier ein großer Wurf gelungen. Er zeigt sich nicht nur als ein guter Fotograf, sondern auch gleichzeitig als Autor des dem Bildband beigefügten Textheftes. Zu dem Bild 1 des vorliegenden Bandes schrieb Gerhard Illner: „Die preußische P 8! Vielleicht können wir voraussetzen, daß diese Lokomotive Ihnen gut – nur zu gut – bekannt ist. Das dürfte aber bestimmt für ihre soliden Eigenschaften und für all das sprechen, was sie den deutschen Eisenbahnen bedeutet hat. Unsere Generation erlebt den großen Strukturwandel, wie er sich jetzt auf allen Eisenbahnen der Welt vollzieht. Das Dampfroß stirbt! Elektrische Lokomotiven und Diesellokomotiven sind im Begriff, die

* Dampflokomotive zum alten Eisen zu schicken. Und dies nicht ohne eine gewisse Tragik, wenn man bedenkt, daß die Dampflokomotive heute auf dem Höhepunkt ihrer Entwicklung angelangt ist und viel jüngeren Konkurrenten die Schienenstränge überlassen muß. Es ist daher über allem beherrschenden Charakter eines der schönsten Anliegen dieses Bildbandes, wenn damit heute schon einige Bausteine zu dem Denkmal zusammengetragen werden, welches der Dampflokomotive dereinst gesetzt werden sollte. Unsere Wahl für die P 8 zum ersten Strahlbildband stellt kein Werturteil dar. Jedoch glauben wir uns mit allen Fachleuten und Eisenbahnfreunden einig, wenn wir uns die P 8 neben den Spitzenkonstruktionen im deutschen Dampflokomotivbau immer und überall einsatzbereit vorstellen und in Erinnerung behalten wollen, dann gibt es wohl keinen Zweifel: Wo je in Deutschland Eisenbahnzüge bespannt wurden, drei Eisenbahngenerationen sahen immer eine P 8 dabei!“

Wir dürfen auf das nächste Strahlbildband – die Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01 und 03 in der Regelausführung und rekonstruiert – gespannt sein.



Straßenbahnhöfe befinden sich in Mickten und Coswig. Während in Mickten Straßenbahnwagen mehrerer Stadtlinien stationiert sind, werden in Coswig nur Wagen der Überlandlinie 15 und ihrer Verstärkungslinie 55 abgestellt. Insgesamt stehen in Coswig vier Gleise zur Verfügung, auf denen 48 Wagen abgestellt werden können. Eine kleinere Werkstatt dient dem Personal, welches die nachts abgestellten Wagenzüge zu untersuchen hat.

Die Signalanlagen

Bei vielen Überlandbahnen dürfen die einzelnen Gleisabschnitte erst dann befahren werden, wenn vorher an einer Ausweichstelle die im Fahrplan vorgesehene Kreuzung erfolgt ist. Demgegenüber ist die Strecke nach Weinböhla wie alle eingleisigen Strecken der Dresdner Verkehrsbetriebe mit einem besonderen automatischen Signalsystem ausgestattet.

Am Beginn eines eingleisigen Streckenabschnittes können wir zunächst ein Lichtsignal mit vier Blenden beobachten (Bild 3). Die zweite von oben besitzt eine grüne Scheibe, alle anderen haben je eine rote. Fährt nun ein Wagenzug in den eingleisigen Abschnitt ein, wird mit dem Bügel ein Schalter an der Oberleitung betätigt. Er schaltet einen Stromkreis ein, in welchem die zweite Blende mit dem grünen Licht leuchtet. Am anderen Ende des eingleisigen Abschnittes leuchtet die dritte Blende, also ein rotes Licht auf. Da höchstens drei Züge in einen Abschnitt fahren dürfen, um die Kreuzungsstellen flüssig zu halten, erscheint, sobald sich ein dritter Zug im Abschnitt befindet, an der vierten Blende das rote Sperrlicht. Es verlöscht, wenn der erste Zug einen Schalter am Ende des Abschnittes betätigt hat, sobald sich also nur noch zwei Züge im Abschnitt befinden. Hat der letzte Zug den Abschnitt verlassen, verlöscht auch das grüne Licht bzw. am anderen Ende das rote Licht an der dritten Blende.

Die oberste Blende ist das sogenannte Vorsignal. Es wird durch einen Draht, der kurz vor Beginn einer eingleisigen Strecke neben der Oberleitung läuft, eingeschaltet. Das geschieht, indem der Bügel, der Oberleitung und Vorsignaldraht gleichzeitig berührt, den Stromkreis schließt. Der Vorsignaldraht ist nur an einem Ende eines eingleisigen Streckenabschnittes angebracht, und zwar an dem landwärts gelegenen. Zweierlei wird damit erreicht: Erstens können niemals

zwei Züge aus entgegengesetzter Richtung gleichzeitig in einen Abschnitt einfahren und zweitens hat stets der stadtwärts fahrende Zug, also derjenige, der die größere Strecke vor sich hat, die Vorfahrt.

Innerhalb des eingleisigen Abschnittes sind Kontrolllampen angebracht. Sie zeigen dem fahrenden Zug grünes und in der Gegenrichtung rotes Licht. Die Lampen sind stets am Anfang und Ende eines eingleisigen Abschnittes sowie an unübersichtlichen Stellen der freien Strecke angebracht.

Die Fahrzeuge

Auf Überlandbahnen werden gewöhnliche Straßenbahnwagen oder auch Sonderbauarten eingesetzt. Da die Linie 15 die längste Linie der Dresdner Straßenbahn ist, werden auf ihr meist die größten und modernsten Wagen eingesetzt. Ab 1935 fuhren die sogenannten großen Hechtwagen, eine Art Großraumwagen mit windschnittigem Äußeren, auf dieser Linie (Bild 4).

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden diese Wagen, soweit sie noch erhalten geblieben waren, auf die Linie 11 mit ihren Steilrampen zu beiden Seiten des Elbtals überführt. Auf der Linie 15 wurden zunächst große Wagen der Baujahre 1925/26 eingesetzt (Bild 5). Nach Lieferung neuer Einheitsstraßenbahnwagen sind die alten Wagen wieder abgezogen und durch Neubauwagen vom Typ Et 54 ersetzt worden, die noch heute zwischen Dresden und Weinböhla verkehren (Bild 6).

Die Betriebsführung

Die Gesamtstrecke wird in 80 Minuten durchfahren, die Reisegeschwindigkeit liegt also im Mittel bei 18 km/h.

Gefahren wird nach einem starren Fahrplan im 15-Minuten-Rhythmus. Dabei wird die Zugfolge nach Dresden hin dichter. Ab Weinböhla fährt alle 15 Minuten ein Zug der Linie 15. In Coswig kommt die Berufsverkehrslinie 55 und in Radebeul-West die Stammelinie 14 dazu. Etwa ab Stadtgrenze Dresden wird die Zugfolge durch drei weitere Linien, darunter zwei für den Berufsverkehr, verstärkt.

Einen besonderen Überlandtarif gibt es nicht. Die Gesamtstrecke darf auf einen Fahrschein zu 0,20 DM durchfahren werden. Bei Benutzung von Zeitkarten wird der Fahrpreis noch geringer.