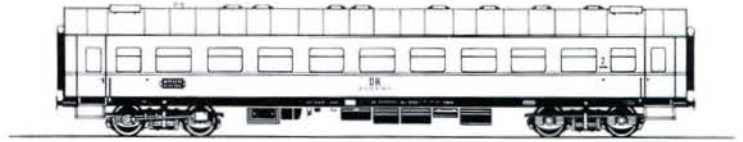


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

MÄRZ

3/74

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

3 März 1974 · Berlin · 23. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Rolf Steinicke Mit dem DMV auf Exkursion	65
Günter Fromm 100 Jahre Wernshausen-Schmalkalder Eisenbahn	66
100 Jahre „Pfefferminzbahn“	67
Unsere Wagenzeichnung in H0: Gedeckter Selbstentladewagen Stz der CSD ..	68
Am Beispiel wollen wir lernen	69
Wolfgang Zimmer Bauanleitung für die Güterzuglokomotive der Baureihe 56 ²⁻⁸	71
Streckenbegehung: Das Bremsprobensignal	77
Unsere Seite für den Anfänger: Anlagenarten: Stationäre und transportable	78
Horst Winkelmann Geräuschsenkung bei Modellbahntriebfahrzeugen durch Silentblockmotorauf- hängung aus Silikonkautschuk	79
Michael Paatz Elektrische Sicherung mit zwei Relais	80
Klaus Göthling Widerstände im Schienenkreis	81
Thomas Mösche Nur 1 m ² für eine H0-Anlage	81
Friedrich Spranger „Old-timer“ auf der Insel Usedom	83
Mitteilungen des DMV	85
Wissen Sie schon?	86
Lokfoto des Monats: Einheits-Schnellzuglokomotive (Reko) der BR 03 0 der DR	87
Interessante von den Eisenbahnen der Welt	88
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Elektrolokomotive Baureihe 62 E der Sowjetischen Eisenbahnen	89
Bericht aus dem Technischen Ausschuß des MOROP	91
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Ein nicht nur in der DDR immer wieder gern gesehenes Dampfpaar ist die Schnellzuglokomotive der BR 01⁵ der DR. Aber wer hat schon diese formschöne, kräftige Maschine aus solcher Perspektive gesehen?! Siehe auch den Artikel auf S. 65 ff.
Foto: Rolf Steinicke, Gotha

Titelvignette

Text siehe Heft 1/1974

Rücktitel

Unser Bild zeigt einen Ausschnitt aus der N-Anlage unseres Lesers Siegfried Reinholdt aus Erlabrunn (Erzgebirge), die zweigleisige Streckenführung und gute Landschaftsgestaltung aufweist. Siehe auch Heft 4/1973, S. 101, wo mehr über diese N-Anlage zu finden ist.

Foto: S. Reinholdt, Erlabrunn

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 6,- M,
Sonderpreis für die DDR 3,- M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit
Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Ma-
nuscripte und Fotos keine Gewähr.

Aleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler
Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige
Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der
Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen
in der deutschen Bundesrepublik sowie
Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Ber-
lin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche
Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und
Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisnos,
1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian,
P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsver-
trieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Brati-
slava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul.
Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex,
P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultúra,
P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische
Gesellschaft für den Export und Import von
Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong
Heung Dong Pyonyang. Albanien: Nder-
merria Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmög-
lichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volks-
eigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und der Verlag.

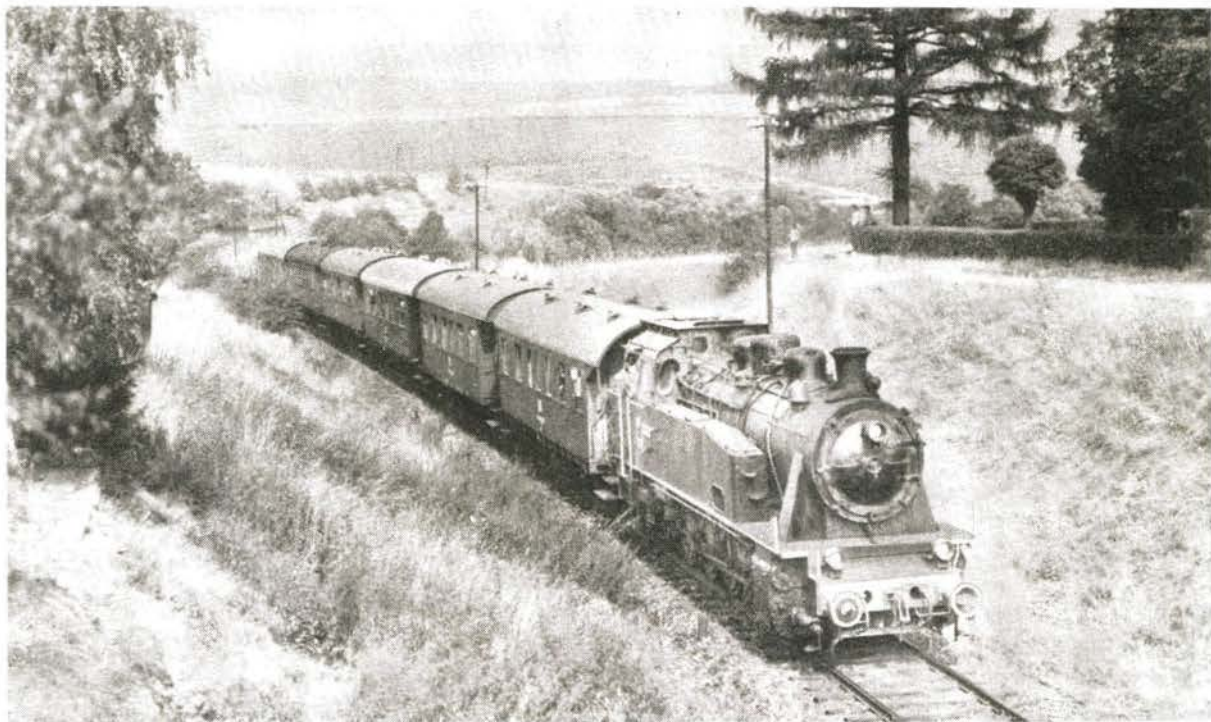


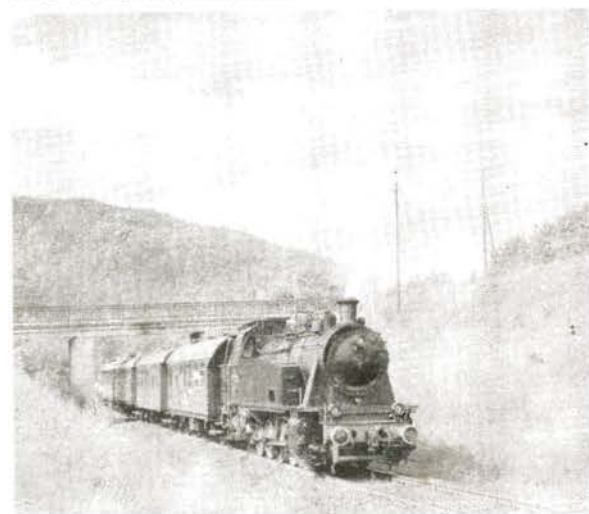
Bild 1 Das war unser Sonderzug, bestehend aus der Werklokomotive Nr. 10 des Kalikombinats „Werra“ und 6 Bi-Wagen. Hier bei einer Scheinfahrt bei Dermbach.

Mit dem DMV auf Exkursion

Eine Werklok beförderte uns ins Feldatal

Gewiß nicht ohne Zutun der Kommission „Eisenbahnfreunde“ des Präsidiums des DMV ist das Angebot an Veranstaltungen und Sonderfahrten — gut organisiert und terminlich abgestimmt — gerade im letzten Jahre immer größer geworden.

Bild 2 Der S12 bei Kaltennordheim



So wie die Dresdner Freunde in guter Tradition alljährlich zum „Tag des Eisenbahners“ zur großen Fahrt rüsten (in diesem Jahr sogar zur ersten Großveranstaltung für Eisenbahnfreunde), so ist im Rbd Bezirk Erfurt auf dem Terminkalender des Eisenbahnfreundes zumindest das Wochenende Mitte September besonders vorgemerkt.

Aus den vielen, in dieser Fachzeitschrift veröffentlichten Reiseberichten geht hervor, daß immer wieder neue Ideen die Veranstaltungen der Eisenbahnfreunde bereichern. Auch der Bezirksvorstand Erfurt kann für sich in Anspruch nehmen, stets einen Höhepunkt den oftmals von fern her angereisten Sonderzugsgästen geboten zu haben.

Führte die letzte Fahrt von Zella-Mehlis über Schmalkalden nach Meiningen und endete mit einer attraktiven Ausstellung von Dampflokomotiven des Reichsbahnausbesserungswerkes „Helmut Scholz“, Meiningen (s. Lokfoto des Monats 5/73), so war am 16. September 1973 als besondere Attraktion der Sonderfahrt von Erfurt nach Kaltennordheim von Dorndorf bis zum Reiseziel als Zuglokomotive die Werklok Nr. 10 des Kalikombinates „Werra“, Merkers, eingesetzt. Darüber hinaus konnten zwei Dampflokomotiven der Werkbahn auf dem Bahnhof Dorndorf besichtigt und fotografiert werden.

Daß außerdem die Fahrt als Abschiedsfahrt von der BR 01 Reko mit Ölhauptfeuerung auf der Strecke Erfurt-Eisenach gewertet werden konnte und der Sonderzug obendrein mit der ersten Ölumbau-Schnellzugloko-

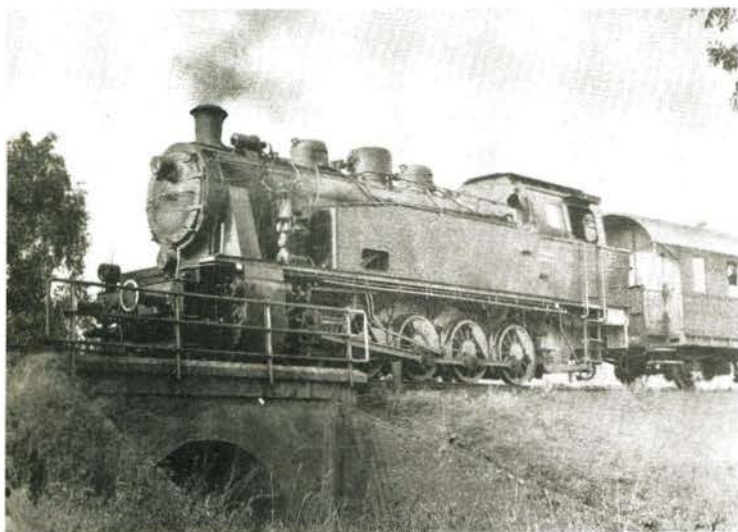


Bild 3 ...und hier auf einem Durchlaß bei Zella Rohn

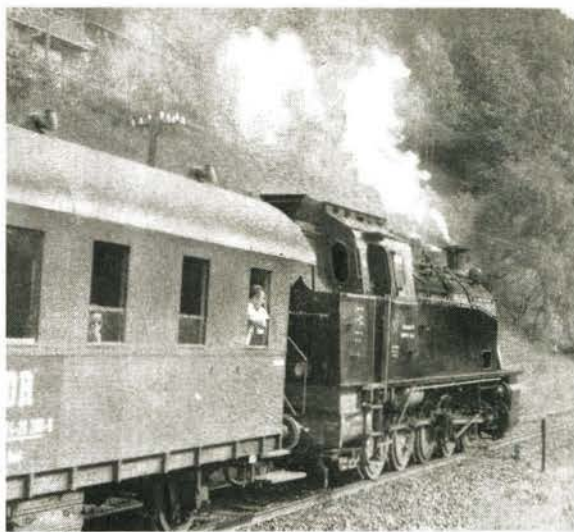


Bild 4 In gemütlicher Fahrt geht es am Hang bei Kaltennordheim entlang
Fotos: Rolf Steinicke, Gotha

motive, der 01.0519, bespannt war, erwies sich ebenfalls als ein Höhepunkt.

Wie es auf solchen Fahrten zugeht, welche Begeisterung dabei herrscht, das ist schon oft geschildert worden. Daß auch einige Unbekümmerte immer gerade dort stehen, wo die Mehrzahl der Fahrtteilnehmer die Linse der Kamera hinrichten möchte, hat sich mittlerweile auch herumgesprochen.

Der im Feldatal zwischen Dorndorf und Kaltennordheim verkehrenden Schmalspurbahn, die der heutigen normalspurigen Nebenbahn im Jahre 1934 weichen mußte, war ein reich bebildertes Programmheft gewidmet;

sicher für viele der erstmalige Hinweis auf diesen Abschnitt der Eisenbahngeschichte Thüringens. Rostbratwurst und Brätel sollten am Ende einer Exkursion durch Thüringen nicht fehlen, auch das trägt zum Erfolg einer solchen Veranstaltung bei; nicht zuletzt aber auch eine kleine Modellbahn- und Fotoausstellung einer der jüngsten Arbeitsgemeinschaften des Bezirksvorstandes Erfurt, der Arbeitsgemeinschaft 4/43.

Insgesamt schätzen wir ein, daß es eine lohnenswerte Fahrt und eine gelungene Veranstaltung der Eisenbahnfreunde im Bezirk Erfurt des DMV war.

Rolf Steinicke

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

100 Jahre Wernshausen-Schmalkalder Eisenbahn

Schmalkalden, die am Südhang des Thüringer Waldes gelegene Kreisstadt, ist über die Grenzen unserer Republik hinaus bekannt. Arbeiter in vielen Ländern der Erde benutzen Werkzeuge aus Schmalkalden, und an Orten gepflegter Gastlichkeit erinnern uns Eßbestecke mit dem Namen „Smalkaldia“ an den Gewerbefleiß der Bewohner dieser Gegend. Nicht zuletzt werden viele Bürger unseres Landes die reizvolle südthüringische Landschaft um Schmalkalden und die Stadt selbst während ihres Urlaubs kennen und schätzen gelernt haben. Wer aber weiß schon, daß vor 100 Jahren, genau am 1. April 1974, die erste Eisenbahn Schmalkalden erreichte? Dieses Jubiläum soll der Anlaß sein, die wechselvolle Geschichte dieser Bahn zu verfolgen und aufzuzeigen.

Das Kleineisengewerbe in der früheren kurhessischen und späteren preußischen Enklave „Herrschaft Schmalkalden“ und in den angrenzenden Gebieten hat

eine jahrhundertealte Tradition. Nach 1870 setzte auch hier wie andernorts eine zunehmende Industrialisierung ein, und die kleinen Werksbetriebe drängten immer mehr nach einem Anschluß an den Welthandel. Im kapitalistischen Wirtschaftssystem verschärfte sich der Konkurrenzkampf. Die Klein- und Kleinstherzeuger der immer mehr begehrten Werkzeuge, Haus- und Küchengeräte gerieten in immer größere Schwierigkeiten. Das ist nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß die Waren von den meist in abgelegenen Waldorten wohnenden Herstellern unter großem Zeit- und Kraftaufwand ein- bis zweimal wöchentlich mit Schubkarren und Tragekiepen zu den Kommissionshändlern nach Schmalkalden geschafft werden mußten. Von dort aus wurden sie mit Fuhrwerken nach Wernshausen gebracht und der Werrabahn, die schon seit 1858 verkehrte, zum Bahnversand übergeben. Da einheimische Rohstoffe für die Eisenbereitung (Eisenerz und Holzkohle) nicht mehr

ausreichen und man auf die Einfuhr der Materialien (Erze, Steinkohle und Koks) aus Westfalen und Schweden angewiesen war, um den steigenden Bedarf zu decken, wurde ein Bahnanschluß immer zwingender.

Das Eisenbahnnetz in Südwestthüringen war zu dieser Zeit noch recht weitmaschig. Weitblickende Männer mit dem damaligen Bürgermeister Burhenne an der Spitze versuchten daher mehrmals, die Werrabahn-Gesellschaft zum Bau einer Stichbahn von Wernshausen nach Schmalkalden zu bewegen. Da aber diese Bemühungen erfolglos blieben, entschloß man sich, das Werk selbst in die Hand zu nehmen.

Nachdem die preußische Regierung eine Beihilfe von 50 000 Talern zusicherte, beauftragte die Stadt im Frühjahr 1870 den Kgl. Wasserbauinspektor Kullmann in Rinteln a. d. Weser mit der Ausarbeitung eines Projektes und Kostenanschlages, der für die 6,6 km lange Strecke einen finanziellen Aufwand von 184 000 Talern erwarten ließ.

Nach Vorliegen dieser Unterlagen wurde von Preußen und Sachsen-Meiningen am 3. Juni 1872 die Konzession zum Bau erteilt, der alsbald begonnen und von der Werrabahn-Gesellschaft auf Kosten der Stadt Schmalkalden ausgeführt wurde. Mißhelligkeiten aller Art, Änderungen des Entwurfs u. dgl. führten zum Leidwesen der Stadt zu einer erheblichen Überschreitung der geplanten Kosten. Die Schlußrechnung betrug schließlich 300 000 Taler, also 116 000 mehr als ursprünglich vorgesehen, obwohl der Bahnbau — geographisch gesehen — keinerlei Probleme aufwarf. In steter Steigung wird der Höhenunterschied von etwa 34 m zwischen Wernshausen und Schmalkalden überwunden, wobei die Steigung nicht mehr als 1:100 beträgt. Zur Begleichung dieser Mehrforderung an Baukosten war die Stadt gezwungen, eine Anleihe von 300 000 Talern aufzunehmen. Heute kann man sagen, daß im wesentlichen Mängel an Sachkunde und Bau erfahrung sowie unzulänglich durchgearbeitete Verträge über Leistungen und Lieferungen zu den ungünstigen finanziellen Auswirkungen geführt hatten. Der mit so großen Hoffnungen als städtisches Eigenunternehmen begonnene Bahnbau wurde mit bitteren Enttäuschungen für die Bürger der kleinen Stadt zu Ende geführt.

Am 1. April 1874 erfolgte dann die Betriebseröffnung. Den Betrieb übernahm zunächst für zehn Jahre und dann laut Vertrag von 1883 bei gegenseitigem Kündigungsrecht auf unbestimmte Zeit die Werrabahn-Gesellschaft auf Rechnung der Stadt gegen Erstattung der wirklichen Betriebsausgaben sowie eines Zuschusses zur allgemeinen Verwaltung und Mitbenutzung des Bahnhofes Wernshausen. Da der Betrieb der Werrabahn bis Ende 1875 von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft geführt wurde, besorgte diese auch den Betrieb der Schmalkalder Eisenbahn mit. Der Verkehr entsprach dann aber nicht den gehegten Erwartungen. Besonders der Personenverkehr war sehr gering, was bei drei Zugpaaren täglich durchaus verständlich war. Auch später ergab sich keine große Steigerung. Der Güterverkehr jedoch hob sich von Jahr zu Jahr an. Insgesamt waren trotzdem die Leistungen zu gering, um eine Verzinsung des Anlagekapitals zu erreichen. 70% der Bruttoeinnahmen wurden allein von den Betriebsausgaben beansprucht. Daher erfolgte ab 15. Oktober 1881 die Einrichtung des Sekundärbahnbetriebes. Die Bruttoeinnahmen stiegen dadurch zwar an, aber die Betriebsausgaben verschlangen immer noch 58%. Kleine B- bzw. C-gekuppelte Tenderlokomotiven und schlichte Personenwagen mit Ofenheizung verkehrten damals und genügten voll auf den bescheidenen Ansprüchen.

Nachdem Preußen 1887 den Bau einer Zweigbahn von Schmalkalden nach Kleinschmalkalden (dem heutigen Pappenheim) und die Verlängerung der Strecke von Schmalkalden nach Zella-Mehlis anordnete, erwarb die Regierung die Bahn lt. Gesetz vom 9. Mai 1890 für

600 000 M. per 1. Juni 1890 und unterstellte sie der KED Erfurt am 1. Juli 1890. Diese Anschlußstrecken wurden in folgender Reihenfolge eröffnet:

Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg

15. Dezember 1891

Steinbach-Hallenberg-Zella-Mehlis

25. Januar 1893

Schmalkalden-Floh-Seligenthal

25. Januar 1893

Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden

6. November 1893

Das Bahnnetz war in den inzwischen vergangenen 20 Jahren um viele neue Bahnlinien reicher geworden. Diese sollen aber nicht Gegenstand der heutigen Betrachtung sein.

Festzustellen ist jedoch, daß mit der Eröffnung des durchgehenden Verkehrs nach Zella-Mehlis eine stetige Verkehrsentwicklung eintrat. 1900 verkehrten bereits 9 Reisezugpaare. Heute sind es täglich noch 8 Zug-Paare, die vorwiegend den beachtlichen Berufsverkehr bedienen. Bis Ende des Sommerfahrplans 1973 wurden die aus Bai- und Bag-Wagen bestehenden Züge noch von der BR 86 und der 110 befördert. Jetzt hat die BR 110 auch auf dieser Strecke die alleinige Herrschaft übernommen. Das Erholungswesen und der Tourismus haben in unserer Republik einen festen Platz inne, wovon die Bahn besonders in ihrer Gesamtausdehnung ein beredtes Zeugnis ablegt, führt sie doch durch landschaftlich reizvolle Gebiete des Thüringer Waldes.

100 Jahre alt — und doch jung geblieben und mit der Entwicklung Schritt haltend — das ist unsere Jubilarin.

100 Jahre „Pfefferminzbahn“

Am 14. August 1974 jährt sich der Tag, an dem vor 100 Jahren der erste Zug auf der damaligen Saale-Unstrut-Eisenbahn von Straußfurt nach Großheringen fuhr (jetzige Kursbuch-Nr. 651). Diese Eisenbahnstrecke stellte damals die Verbindung zwischen der Nordhausen-Erfurter-Bahn und der Thüringischen Eisenbahn her. Die Strecke führt von Straußfurt über Weißensee, Sömmerda — dem heutigen Zentrum der DDR-Büromaschinenindustrie —, Kölleda und Buttstädt, das durch seine Viehmärkte bekannt wurde, weiter nach Großheringen.

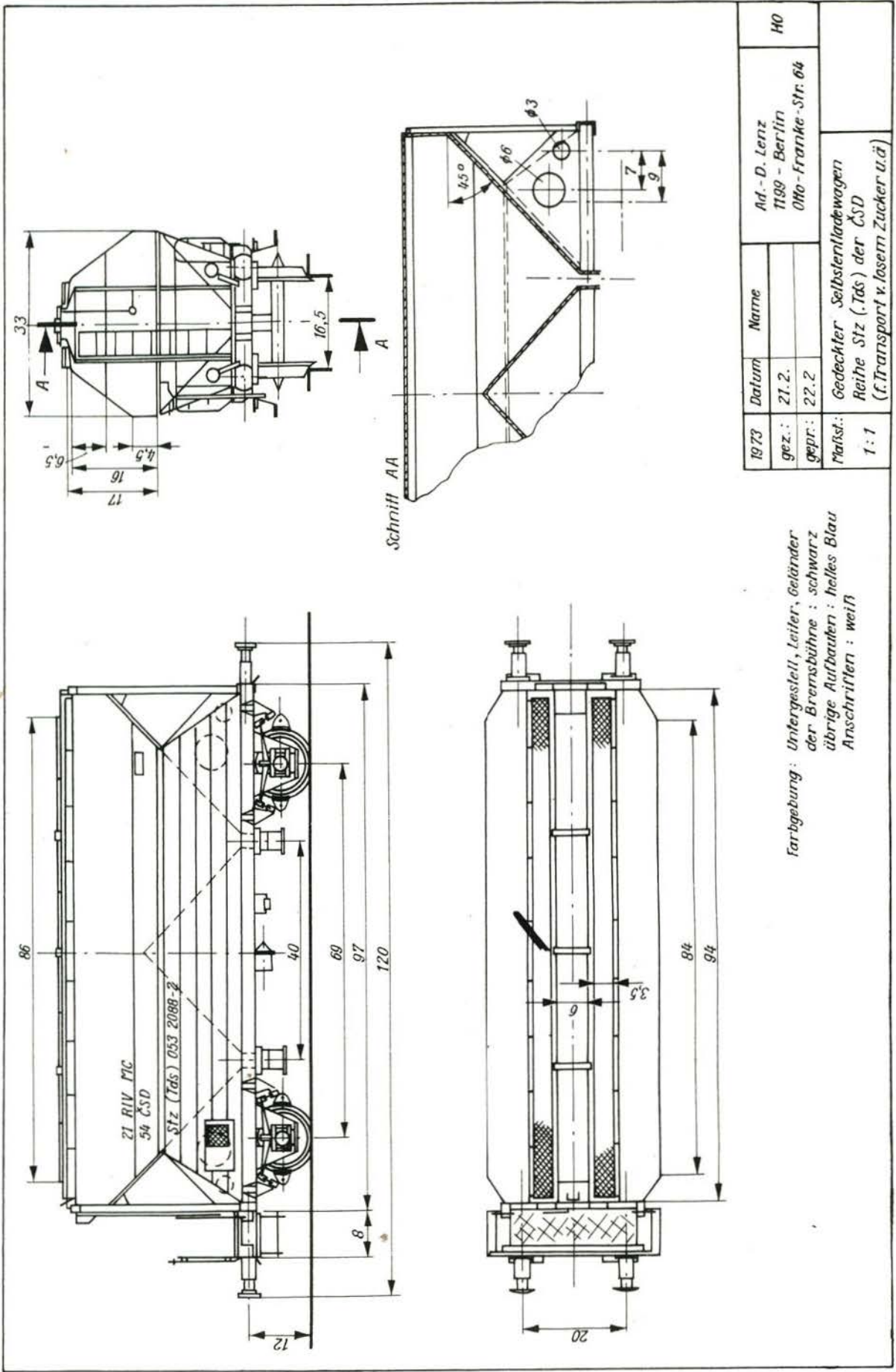
Am 17. 8. 1974 findet eine Jubiläumsveranstaltung statt. Es ist u. a. auch ein Sonderzug mit Dampftraktion vorgesehen, der von Straußfurt nach Großheringen und zurück nach Sömmerda fahren soll, wo dann die Feierlichkeiten zentral stattfinden werden. Die Teilnehmer des Sonderzuges möchten nach Möglichkeit historische Kleidung tragen. Von den ca. 500 vorgesehenen Plätzen werden für Modelleisenbahner etwa 25 bis 30% zur Verfügung stehen. Von Anfragen auf Plätze bitte vorläufig absehen, der Meldetermin wird rechtzeitig bekanntgegeben.

Ein Vorbereitungs-komitee, bestehend aus Vertretern der Deutschen Reichsbahn, des DMV und der örtlichen Staatsorgane hat sich die Aufgabe gestellt, eine Dokumentation in Form einer Druckschrift zu verfassen. Obwohl bereits eine ganze Reihe Unterlagen vorliegt, ist es für uns doch noch von großem Interesse, weitere zu erhalten, wie z. B. Fotos, Zeichnungen, Zeitungsberichte usw.

Wir wenden uns deshalb an alle Leser und bitten um Unterstützung. Es genügt eine leihweise Überlassung solcher Unterlagen, die sich vielleicht im Besitz ihrer Familie oder Bekannten befinden. Mit Ihrem Einverständnis fertigen wir dann Fotokopien, damit die Unterlagen sofort wieder dem Besitzer zugestellt werden können.

Einsendungen sind bitte an folgende Anschrift zu senden: Heinz Kohlberg, 523 Sömmerda, Bahnhofstr. 31 oder an den Dienstvorsteher des Bahnhofes Sömmerda.

Für das Autorenkollektiv:
Heinz Kohlberg



1973	Datum	Name	Ad.-D. Lenz 1199 - Berlin 0110 - Franke - Str. 64	H0
gez.:	21.2.			
gepr.:	22.2.			
Maßst.:	Gedeckter Selbstentladewagen Reihe Stz. (Tds) der ČSD (f. Transport v. losem Zucker u.ä.)			
	1:1			

Farbgebung: Untergestell, Leiter, Geländer
der Bremsbühne: schwarz
übrige Aufbauten: helles Blau
Anschriften: weiß

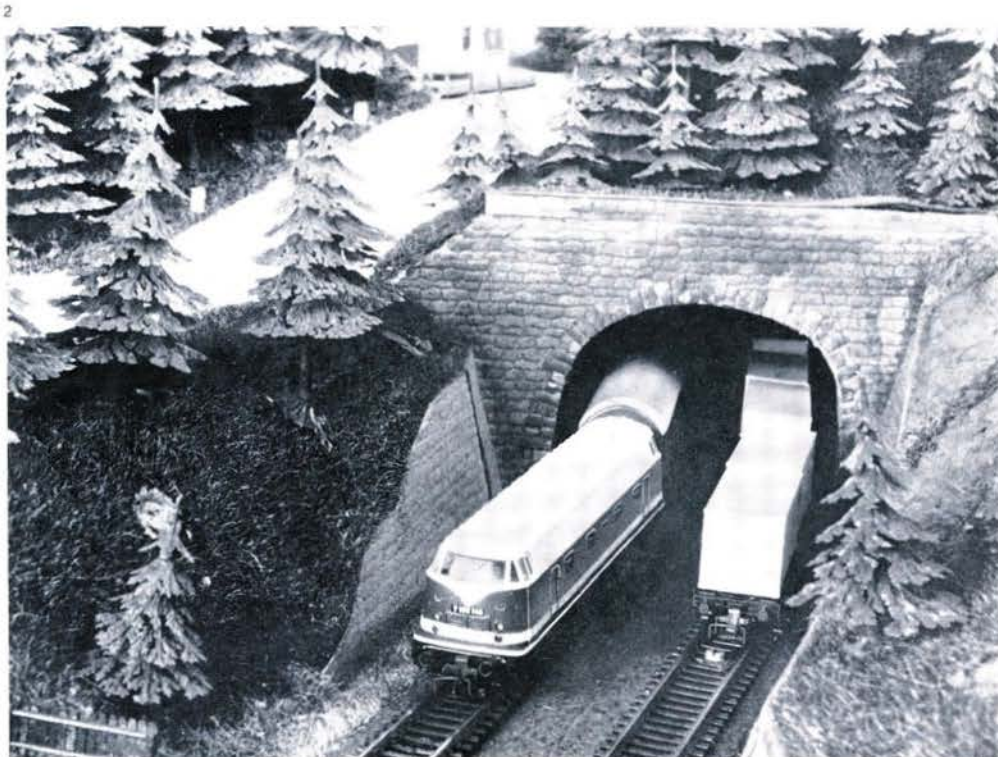
Am Beispiel wollen wir lernen

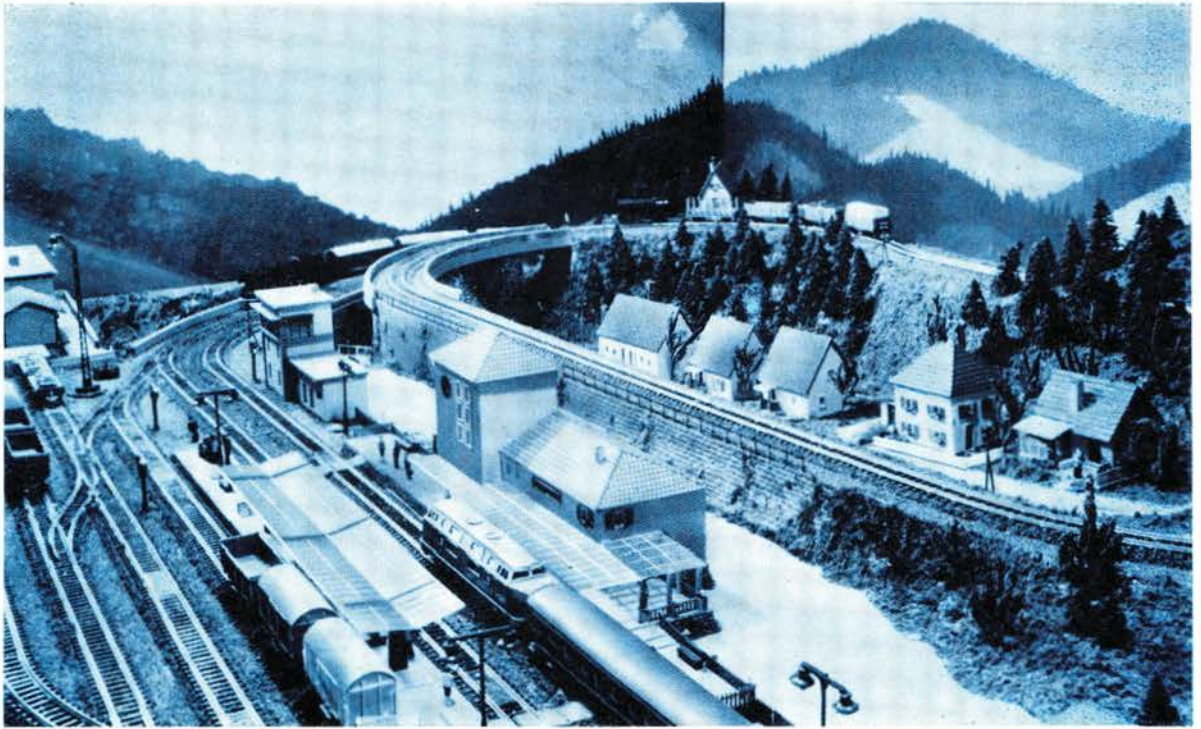
Wir drucken heute auf dieser Seite einmal einige Fotos mit Ausschnitten aus verschiedenen Modellbahnanlagen ab, um am bestehenden Beispiel diesen oder jenen Fehler aufzuzeigen. Es geht dabei nicht darum, die zumeist mit Liebe und Geduld geschaffenen Anlagen schlechthin zu kritisieren oder gar die Erbauer irgendwie zu verärgern. Aus diesem Grunde verzichten wir auch ausnahmsweise auf eine vollständige Namensnennung.

Bilder 1 und 2 Über Tunnelportale wurde schon vieles gesagt. Hier sehen wir ein Motiv aus einer TT-Anlage der AG in S. für eine eingleisige Strecke und ein weiteres von der AG-Anlage in E. in H0 für zweigleisigen Betrieb. Beide sind für Dampf- und Dieseltraktion vorgesehen, und beide sind im Eigenbau gefertigt. Diese Beispiele zeigen aber völlig falsche Formen eines Tunnelportals. Wie sie aussehen müßten, kann man im Heft 4/1973 auf S. 121 nachschauen. Bei Bild 2 bemängeln wir außerdem, daß der im Tunnel verschwindende Containerzug ohne Zugschluß verkehrt (es ist gewiß keine Rangierfahrt!). Auch die Abdeckung des Mauerwerks am Portal wurde oben rechts nicht sorgfältig vorgenommen, abgesehen davon, daß die Stärke der Stützmauern nicht stimmt.



1





Immer wieder kommen wir mit Modellbahnanlagen aller drei Nenngrößen in Berührung – seien es Heim- oder AG-Anlagen, sei es im Bild oder durch Augenschein – die an und für sich sowohl eisenbahntechnisch als auch landschaftlich gut gestaltet sind. Bei genauerer Betrachtung jedoch stellt man fest, daß sich hier und dort durchaus vermeidbare Fehler eingeschlichen haben, die der Erbauer selbst meistens gar nicht erkennt. Schauen wir uns daher einmal diese Fotos etwas näher an.

Bild 3 Eine recht ordentliche TT-Anlage von Herrn W. F. aus H., die aber durch unschön gestalteten Hintergrund verliert. Die beiden Kulissenteile passen überhaupt nicht zusammen, und dann sollte man eine Kulisse an der Anlagenecke unbedingt abrunden. Ferner müßte am Ende des Hausbahnsteigs ohne Zweifel eine H-Tafel zur Kennzeichnung des Halteplatzes planmäßig haltender Reisezüge stehen. Noch ein kleiner Hinweis allgemein: Es lohnt sich die Mühe bestimmt, wenn man die unförmigen Stehsockel der Figuren entfernt und diese „auf ihre Füße stellt“.

Bild 4 Versuchen Sie es doch selbst einmal; was ist an dieser hübschen Schmalspuranlage unseres Lesers J. F. aus L. ausgesprochen falsch?



Teilen Sie uns die Antwort auf einer Postkarte mit. Unter den richtigen Einsendungen werden wir einen Teilnehmer auslosen, der ein Buch aus unserer Verlagsproduktion erhält. Einsendeschluß ist drei Wochen nach Erscheinen dieses Heftes.

Bauanleitung für die Güterzuglokomotive der Baureihe 56²⁻⁸

Der Preußischen Staatsbahn war mit der Güterzuglok der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (ex G 8¹) ein großer Wurf gelungen. Das beweist auch die davon gebaute Stückzahl von fast 5000 Exemplaren. Einen Nachteil besaß sie allerdings in der niedrigen Geschwindigkeit von nur 55 km/h. Um die sonst so gut durchkonstruierte Lok noch universeller einsetzen zu können — also auch im Personenverkehr — entschloß man sich, durch den Anbau einer vorderen Laufachse die Laufeigenschaften zu verbessern. Die Höchstgeschwindigkeit konnte so auf 70 km/h heraufgesetzt werden. Damit war die Baureihe 56²⁻⁸ entstanden. Der Umbau war ein voller Erfolg, zumal der Aufwand dazu gering war, denn die Grundkonzeption der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ blieb erhalten.

Der VEB Kombinat PIKO brachte vor ein paar Jahren das Modell der BR 55 auf den Markt. Beim Durchstöbern meines „Lokarchives“ kam mir der Gedanke, in gleicher Weise wie beim Vorbild durch Anbringen einer Laufachse am Modell der BR 55 ein neues Lokmodell entstehen zu lassen. Nach gründlichem Studium der mir zur Verfügung stehenden Unterlagen über die Baureihe 56²⁻⁸ entwickelte ich nachstehenden Bauplan.

Eine konstruktive Besonderheit des Modells besteht darin, daß sich der Antrieb im Tender befindet. Auf den Zeichnungen sind nur die zum Bau benötigten Einzelheiten angegeben. Es werden folgende handelsübliche Teile benötigt:

- | | |
|----------------------|------|
| 1 BR 55 | PIKO |
| 1 Gehäuse BR 55 | PIKO |
| 1 Vorläufer BR 24/64 | EMB |
| 1 Zahnrad 36/8 Zähne | PIKO |
| 1 Zahnrad 36/7 Zähne | PIKO |
| 1 Zahnrad 28/9 Zähne | PIKO |
| 1 Zahnrad 19/9 Zähne | PIKO |
| 5 Zahnrad 16 Zähne | PIKO |

Für die anzufertigenden Rahmenteile ist zweckmäßigerweise Messing zu verwenden. Für das Lokgehäuse benötigen wir noch ein Paar Plaststücke.

1. Fahrgestell der Lokomotive

Zuerst wird das Modell vollständig auseinandergenommen.

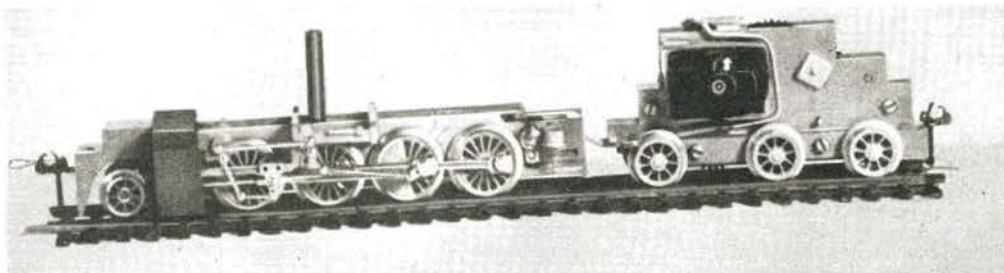
Von den Rahmenwagen (Teile 1 und 2) werden die schraffierten Teile abgesägt. Bei Teil 2 ist besonders auf die Bürstenbrücke zu achten, da das abzusägende Stück später in Teil 7 geändert wird. Die hintere angespritzte Rahmendistanzverbindung wird vorsichtig abgesägt und innen glatt gefeilt. Es darf nichts aus dem Rahmen

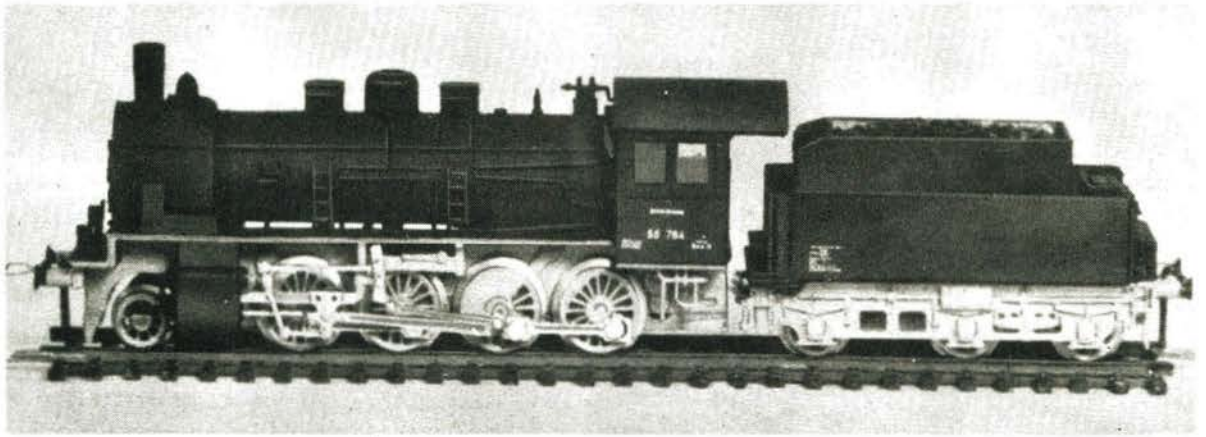
ausplatzen. Das ist für die Stromabnahme wichtig. Sind die Rahmenwangen soweit fertiggestellt, werden die Teile 3 und 4 angefertigt. Die Verbindungslöcher von Teil 3 werden vom Rahmen abgebohrt. Die Bohrung für die Zylinderbefestigungsschraube in Teil 4 wird von der Abdeckplatte Teil 5 abgenommen. Sind für die Verbindung der Teile 1/2/4 keine Senkkopfschrauben vorhanden, so müssen an der Zylinderinnenseite entsprechende Aussparungen hergestellt werden. Die auf dem Zylinder angespritzten Arretierungen für das Gehäuse sind auf das Gehäuseinnenmaß des Langkessels abzufeilen. Um das Gehäuse wieder befestigen zu können, ist für den Befestigungsbolzen ein neues Blech herzustellen (Teil 2a). Bei der Abdeckplatte (Teil 5) werden lediglich die überstehenden Stücke abgesägt und das Loch für die Befestigungsschraube des Vorläufers gebohrt. Diese Seite der Abdeckplatte wird außerdem noch der Rundung der Vorläuferdeichsel angepaßt. Nun kann der Rahmen zusammengebaut werden. Vor dem Streichen des Rahmens sind noch die Bahnräume an Teil 4 anzubringen. An der ersten Kuppelachse wird das Zahnrad entfernt. Der Zylinderblock, die Räder und die Steuerung werden ebenfalls vor dem Anbau erst gestrichen. Ist alles trocken und zusammengesetzt, justiert man noch die Stromabnahmefedern und schraubt die Abdeckplatte an den Rahmen. Mit der Hand überprüfen wir nun die Laufeigenschaften. Die Lok muß sich leicht schieben lassen, die Radsätze dürfen keinesfalls klemmen.

2. Umbau des Lokomotivgehäuses

Das erste Gehäuse wird unmittelbar nach der Rauchkammer, das zweite 26 mm von der Rauchkammervorderkante mit einer Laubsäge durchgeschnitten. Dabei sind die großen Luftbehälter vorsichtig zu entfernen. Beim Sägen ist auf die Leitern achtzugeben, um sie nicht abzubrechen. Die Schnittstellen werden sauber verkeilt und zusammengeklebt. Es empfiehlt sich, an den Klebestellen etwas Klebstoff überquellen zu lassen. Wird nach dem Trocknen die Klebestelle verputzt, fällt nach anschließendem Streichen der Trennschnitt nicht mehr auf. Vor dem Kleben ist allerdings die Farbe etwas zu entfernen, damit der Plast angelöst werden kann.

Da die Rauchkammer nach vorn gerückt wurde, muß auch die Lage der Ausströmkanäle geändert werden. Dazu klebt man geeignete Plaststücke auf. Wer das Gehäuse vervollkommen möchte, kann im Führerhaus noch eine Stehkesselimitation anbringen. Ein ent-





sprechendes Teil aus Plast wird dazu passend gefeilt. Es kann auch ein Stück Kessel des übrigen Gehäuses verwendet werden. In Höhe Oberkante des Rahmens klebt man noch ein Stück Plast als Boden in den Führerstand ein, so, daß es auf dem Rahmen aufliegt. Nach dem Trocknen kann angestrichen werden.

3. Tenderfahrgestell

Die Rahmenteile des Tenders (Teile 8 und 9) werden laut Zeichnung angerissen, ausgesägt und gemeinsam bearbeitet. Hierzu sind gleich die Schraubenbohrungen für das spätere Zusammenschrauben zu verwenden. Die Durchbrüche für den Motor werden erst nach Fertigstellung der Rahmenteile hergestellt.

Die Maße dazu nehmen wir von den Teilen 10 und 11 ab. Um die Achslagerbohrungen ohne Schwierigkeiten herstellen zu können, ist es ratsam, die Rahmenteile auf dieser Seite um 0,5–1 mm größer zu lassen; sonst würde der Bohrer verlaufen. Nach dem Bohren wird das endgültige Maß hergestellt. Wenden wir uns nun den Zwischenstücken (Teile 10 und 11) zu. Sie dürften keine Schwierigkeiten bereiten. Die Stiftbohrungen werden nach genauem Ausrichten mit eingesetzten Rädern und anschließendem Zusammenschrauben hergestellt (\varnothing 2 Teil 10; \varnothing 1,5 Teil 11). Die Stifte sind so einzupassen, daß sie in den Zwischenstücken fest sitzen und die Rahmenteile leicht abgenommen werden können. Als nächstes sind die Teile 6 und 7 zu ändern. Bei Teil 6 ist darauf zu achten, daß bei etwaigen Einspannen zum Bearbeiten die eingespritzten Permamagnete nicht zerspringen. Leistungsverlust würde die Folge sein, da sich dadurch das Magnetfeld ändert. Bei Teil 7 ist auf das Ankerlager zu achten, damit es nicht verdrückt wird. Nun erst sind die Durchbrüche für den Motor fertigzustellen. Teil 7 muß straff in Teil 8 eingepaßt werden und an der Innenseite abschließen. Beide Teile werden an den Ecken miteinander verlötet. Der Plast darf dabei nicht weich werden. Wer diese Gefahr umgehen möchte, kann auch mit Epasol EP 11 oder mit einem ähnlichem Mittel kleben. Diese Variante fand beim Baumuster Anwendung und hat sich gut bewährt. Teil 6 wird in Teil 9 so eingesetzt, daß es sich gerade noch schieben läßt. Hier kommt es genau darauf an, daß die Ankerlager nicht versetzt werden. Wer es will, kann außen an den Ecken ebenfalls mit Klebstoff sichern.

Die Räder werden folgendermaßen geändert. Räder und Achsen sind voneinander zu trennen. Die Zahnräder (3 Stück je 16 Zähne) bohrt man auf \varnothing 1,8 mm auf und preßt sie auf die Achsen. Die alten Achslagerzapfen werden abgefeilt. Dort, wo die Räder sitzen, werden kleine Kerben in die Achsen gefeilt. Mit den Bohrungen

der Räder verfährt man ebenso. In die Laufflächen der Räder sind noch Rillen für die Aufnahme der Haftreifen einzudrehen. Zu verwenden sind die der Baureihe 120 (EMB). Nach gründlichem Reinigen der Achsen und Räder wird nun wie bei den Teilen 7 und 8 zusammengeklebt.

Nach dem Trocknen der Räder können die Bohrungen für die Zahnräder gebohrt werden. Genaues Arbeiten ist wichtig, um gute Laufeigenschaften zu erzielen. Um die Räder zu halten, wird noch das Abdeckblech (Teil 12) angefertigt. Jetzt kann die erste Probefahrt stattfinden.

Die Kupplung zwischen Lok und Tender bildet den Abschluß beim Bau des Triebgestells. Für den elektrischen Anschluß soll keine Vorlage gegeben werden. Es soll nur etwas zur elektrischen Verbindung zwischen Lok und Tender gesagt werden. Die Übertragung eines Pols geschieht durch die starre Kupplung beider Fahrzeuge. Hierzu wird auf der Lokseite eine weiche Druckfeder über die Kupplungshalteschraube gesteckt, so daß die Kupplung im Schlitz von Teil 3 oben anliegt. Dadurch ist die Stromübertragung besser gewährleistet. Neben dem Bremszylinder ragt ein Blechstreifen aus dem Rahmen der Lokomotive. Dort war einmal der Entstörwiderstand angelötet. Hier löten wir nun eine kleine Öse von 2 mm Durchmesser aus 0,5 mm Kupferdraht auf. Zum Schluß benötigt man noch eine Feder aus 0,25 bis 0,3 mm starkem Federstahldraht, die nach Teil 15 hergestellt wird. Diese Feder überträgt dann den zweiten Pol.

4. Tendergehäuse

Am Oberteil des Tenders braucht nichts geändert zu werden. Es werden lediglich auf der Pufferseite in die Ecken zwei Plaststücke geklebt und Löcher für die Befestigung der Achslagerblende gebohrt. Die Achslagerblende wird laut Teil 14 geändert. Auf der von unten gesehen rechten, der Lok zugewandten Seite wird die Feder für die Stromübertragung mittels der Befestigungsschraube gehalten. Von hier aus verläuft dann ein Draht zum Motor. Für die Feder muß noch ein Loch auf der Stirnseite in Höhe Innenseite der Achslagerblende gebohrt werden. Es ist sehr zu empfehlen, jeden freien Platz im Tender mit Ballast auszufüllen. Das Eigengewicht des Tenders ist zu gering.

Nach der Farbgebung wird alles zusammengebaut. Wer es nicht erwarten kann, darf nun schon eine Runde drehen. Natürlich muß noch die Nummer der Lok geändert werden. Aus der „5“ wird eine „6“, und die „3“ wird vorsichtig entfernt.

Die Farbgebung der Lokomotive entspricht der üblichen Ausführung bei der Deutschen Reichsbahn.