2. JAHRGANG / NR. 5
LEIPZIG / MAI 1953

DER MODELL-EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

fv FACHBUCHVERLAG GMBH LEIPZIG

INHALTSVERZEICHNIS

Titelbild:

Zwei Kollegen der Signalmeisterei verlegen eine Lichtleitung zum Ersatzsignal

Foto: Lehrmittel-, Film- und Bildstelle der Deutschen Reichsbahn (Stephan)

Seite

Kurt Friedel

Karl Marx — 135. Geburtstag 121

Horst Richter

Junge Eisenbahner im Pionierpark „Ernst Thälmann" 123

Verordnung über die Errichtung des Ministeriums für Eisenbahnwesen 125

W. Kotsch

Kollektive Arbeit führt auch beim Modelleisenbahnbau zum Ziel 126

Günter Gebert

Bauplan für einen SSla-Wagen in der Baugröße H0 126

Peter Friedel

Ungarische Lokomotiven im Lokarchiv — Stromlinien-Tenderlok der ungarischen Staatsbahn, Achsfolge: 2' B 2' 132

Ing. Hans-Eberhard Longo

Probleme des Modellbaues einer betriebsfähigen doppelten Kreuzungsweiche 134

Hans Köhler

Die elektrisch betriebene Höllental- und Dreiseenbahn — Ein Großversuch der Deutschen Reichsbahn 138

Gattungsbezirke und Gattungsnummern der Güterwagen 144

Aus der Physik — Der Motor 145

Gerhard Thielemann

Praktisches Arbeiten — Das Bohren 148

Buchbesprechungen 152

Mitteilungen der Kammer der Technik 152

Mitteilungen der Hauptkommission Modellbahnen 152

Das gute Modell . . . . . 3. Umschlagseite

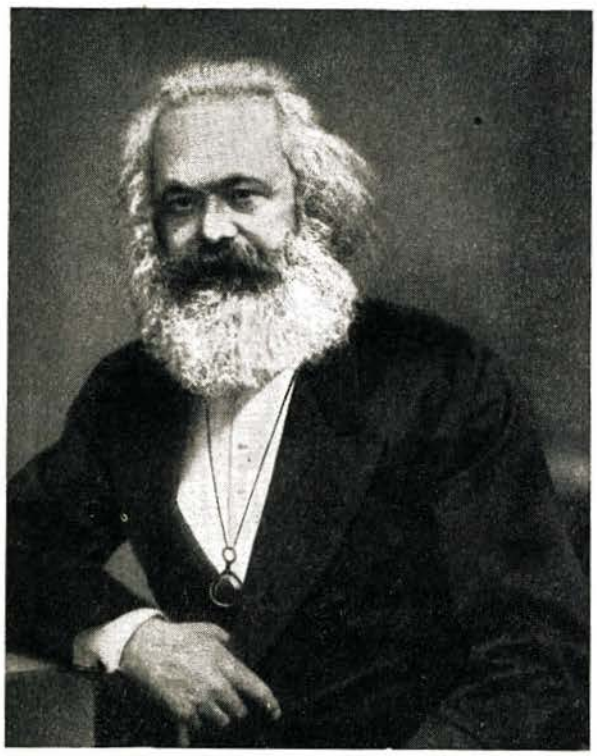
Redaktion: Ing. Kurt Friedel (Chefredakteur), Heinz Lenius, Leipzig C 1, Hainstraße 18, Fernruf: 65356. — **Verlag:** Fachbuchverlag GmbH, Leipzig W 31, Karl-Heine-Straße 16, Fernruf 41743, 42163 und 42843. — Postscheckkonto: Leipzig 13723. Bankkonto: Deutsche Notenbank Leipzig 1901, Kenn-Nr. 21355. — Erscheint monatlich einmal. — **Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—. In Postzeitungsliste eingetragen.** — Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung. — **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg/S. IV/26/14. — Veröffentlicht unter der **Lizenz-Nr. 1134** des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik. — Nachdrucke, Vervielfältigungen, Verbreitungen und Übersetzungen des Inhalts dieser Zeitschrift in alle Sprachen — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet. — **Anzeigenverwaltung:** DEWAG-Werbung, Deutsche Werbe- und Anzeigen-Gesellschaft, Filiale Leipzig, Leipzig C 1, Markgrafenstr. 2, Fernruf: 20063, Telegrammanschrift: Dewagwerbung Leipzig, Postscheck: Leipzig 122747, und sämtliche DEWAG-Filialen.

DER MODELLEISENBAHNER 5

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU LEIPZIG, DEN 15. MAI 1953 - 2. JAHRGANG

Karl Marx — 135. Geburtstag

Karl Marx, der größte Vorkämpfer und Wissenschaftler für die Befreiung der Menschen von Fron, Ausbeutung und Unterdrückung, wird von allen Werktätigen der ganzen Welt aus tiefstem Herzen gefeiert, geehrt und vor allem werden seine Werke immer und immer wieder studiert. Sein genialer Geist und unermüdlicher Fleiß, die Arbeit bis ins Kleinste gründlich durchzuführen, hat Werte geschaffen, die als Grundgesetze Voraussetzung zur Erkenntnis der Entwicklung der menschlichen Gesellschaft sind und stets bleiben werden. Sein langjähriges Forschen schuf der Welt wissenschaftliche Werke, in denen die Entwicklungsgesetze der menschlichen Gesellschaft aufgedeckt werden. Karl Marx beweist uns, daß die bisherige Geschichte der Menschheit die Geschichte von Klassenkämpfen ist und die eigentliche Menschheitsgeschichte erst nach dem Untergang der Klassengesellschaft, erst mit dem Sozialismus beginnt. Wahres Menschentum, das heißt, Humanismus, Ethik und Moral, wird sich zur höchsten Form entwickeln in einer klassenlosen freien Gesellschaft. Ehern steht das Marxsche Grundgesetz: „Es ist nicht das Bewußtsein der Menschen, das ihr Sein, sondern umgekehrt ihr gesellschaftliches Sein, das ihr Bewußtsein bestimmt.



Geb. 5. 5. 1818 Gest. 14. 3. 1883

Die klarste Beweisführung für die Richtigkeit der Lehre Marx gaben uns die größten Genien in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit unseres Jahrhunderts — Lenin und Stalin — in der Schaffung der Sowjetunion.

Aus dem rückschrittlichsten Land Europas wurde der erste sozialistische Staat der Erde in 35 Jahren errichtet und gefestigt. Jahrhunderte quälender Gesellschaftsverhältnisse, Sklaverei, Feudalismus, Kapitalismus wurden weggefegt. Das Sein im ersten sozialistischen Staat der Erde entwickelte die Sowjetmenschen zu freien, bewußten, stolzen und glücklichen Kämpfern um ein schöneres Leben. Bereits jetzt haben sie die Kraft, dank der weisen Führung Stalins, die Großbauten des Kommunismus zu beginnen. Der große Lenin, der die Lehre von Karl Marx eingehend studierte und ihre Gesetzmäßigkeit erkannt hatte, sagte: „Die Lehre von Karl Marx ist allmächtig, weil sie wahr ist."

So ist Karl Marx der größte Sohn des deutschen Volkes, der Schöpfer des wissenschaftlichen Fundamentes des Befreiungskampfes aller Proletarier der Welt.

Lassen wir den Zeitgenossen M. Heß sprechen, welches Ansehen der junge Marx mit noch nicht 24 Jahren hatte. Als Angehöriger des fortschrittlichen Bürgertums und Mitbegründer der „Rheinischen Zeitung" schrieb er am 2. 9. 1841 an Auerbach:

„Du wirst Dich freuen, hier einen Mann kennenzulernen, der jetzt auch zu unseren Freunden gehört ... Du kannst Dich darauf gefaßt machen, den größten, vielleicht den einzigen jetzt lebenden eigentlichen Philosophen kennenzulernen, der nächstens, wo er öffentlich auftreten wird (in Schriften sowohl als auf dem Katheder), die Augen Deutschlands auf sich ziehen wird. Er geht, sowohl seiner Tendenz als auch seiner philosophischen Geistesbildung nach, nicht nur über Strauß, sondern auch über Feuerbach hinaus, und letztes will viel heißen!

Dr. Marx, so heißt mein Abgott, ist noch ein ganz junger Mann (etwa 24 Jahre höchstens alt), der der mittelalterlichen Religion und Politik den letzten Stoß versetzen wird, er verbindet mit dem tiefsten philos. Ernst den schneidendsten Witz; denke Dir Rousseau, Voltaire, Holbach, Lessing, Heine und Hegel in einer Person vereinigt; ich sage vereinigt, nicht zusammengeschmissen —, so hast Du Dr. Marx. Dein Heß."

Wenn auch der junge Marx als 24jähriger Chefredakteur in seiner konsequenten Haltung nach fünfmonatlicher Tätigkeit sein Amt niederlegte wegen der schwankenden Haltung und zur Mäßigkeit gegenüber der „Preußischen Staatszeitung" mahnenden Aktionäre der Zeitungsgesellschaft, so hat ihn doch diese kurze Zeit mit Fragen der Ökonomie, mit der elenden Lage des Proletariats beschäftigt, das er an den Moselbauern gründlich studiert hat. Diese Zeit in Köln beschäftigte ihn auch besonders mit den Fragen des Sozialismus und Kommunismus, die ihm in der damaligen Form in Schwärmereien und Utopien entgegentreten.

1847 schuf er gemeinsam mit seinem Freund und Kampfgefährten Friedrich Engels im Auftrage des „Bundes der Kommunisten" das „Kommunistische Manifest". Hier sind in wissenschaftlich prägnanten Sätzen die Forderungen der Unterdrückten formuliert und begründet und die Stellung des Proletariats im Klassenkampf klar hervorgehoben.

Das Kommunistische Manifest, dessen Verfassung allein schon zur Ehre und Ruhm eines Menschen genügt hätte, war jedoch erst eines der Anfangswerke unseres

großen Karl Marx. Obwohl sein Gesundheitszustand oft viel zu wünschen übrig ließ, baute er in unermüdlicher Arbeit das Fundament seiner Lehre, der Lehre vom Befreiungskampf der Werktätigen, der Lehre vom Kampf um ein besseres Leben für alle Menschen. Diese marxistische Lehre ist im Laufe von knapp 50 Jahren zur materiellen Gewalt geworden, weil sie die Massen ergriffen hat. Beispiel dafür sind der Sieg des russischen Proletariats unter der Führung Lenins und Stalins in der Revolution von 1917 und der Kampf um ein besseres Leben in Frieden in den Volksdemokratien und in der Deutschen Demokratischen Republik. Der große Reichtum, den die Werktätigen in der Lehre von Karl Marx besitzen, kommt am deutlichsten im heutigen Deutschland zum Ausdruck, wenn man die Lage der werktätigen Menschen, insbesondere die Entwicklung der Jugend, in der Deutschen Demokratischen Republik mit der in Westdeutschland vergleicht. —

Doch nicht allein in der Theorie, auch in der Praxis hat Karl Marx großartige Leistungen vollbracht. Trotz ständiger Verfolgungen und Ausweisungen ist seine Energie nie erlahmt. Er war Mitbegründer der I. Internationalen Arbeiterassoziation und schuf damit das erste praktische Bündnis des internationalen Proletariats. Diese wiederum war Schöpferin der Arbeiterparteien in einzelnen Ländern.

Jedoch nicht allein im internationalen Rahmen kämpfte Karl Marx praktisch für die Verwirklichung seiner Lehre; auch im nationalen Rahmen setzte er sich — besonders in Deutschland — für die Sache des Proletariats ein. Als Beispiel sei hier seine erneute Redakteurtätigkeit bei der „Neuen Rheinischen Zeitung" erwähnt, wo er — gemeinsam mit Friedrich Engels — vom Juni 1848 bis April 1849 den Kampf des revolutionären deutschen Proletariats leitete. Auch diese Arbeit für sein Volk brachte Karl Marx die Ausweisung aus Deutschland durch die reaktionäre preußische Regierung.

Karl Marx gelangte nach England — nach London, das seine zweite Heimat wurde. Dort, in den Arbeitervierteln von London, sah er tagtäglich das Elend der ausgebeuteten Menschen. Hier zeigte sich der tiefe menschliche Kern unseres Vorkämpfers, seine tiefe Liebe für den Menschen, die besonders in der Liebe zu den Arbeiterkindern zum Ausdruck kam. Wilhelm Liebknecht schreibt in seinen Erinnerungen hierüber:

„... Gegen Bettler war er (Karl Marx) mißtrauisch geworden, denn in London ist das Betteln zu einem förmlichen Handwerk geworden — ... Gegen einzelne, von denen er durch kunstvolle Schaustellung künstlicher Krankheit und Not gebrandschatzt worden war, hatte er sogar einen heftigen Zorn, weil er die Ausbeutung menschlichen Mitleids für eine besonders große Niedertracht und für einen Diebstahl an der Armut hielt. Aber wenn ein Bettler oder eine Bettlerin mit einem wimmernden Kind an Marx herantrat, dann war er unrettbar verloren, und war dem Bettler und der Bettlerin das Schelmentum noch so deutlich auf die Stirn geschrieben, den flehenden Augen des Kindes widerstand er nicht .."

Die Gesellschaft von Kindern war für Karl Marx ein ständiges Bedürfnis. Dies kommt besonders in der Liebe und Kameradschaft zu seinen eigenen Kindern und seinen Enkeln zum Ausdruck. Mit ihnen konnte er sich stundenlang beschäftigen und ein Spielgefährte unter ihnen sein.

Und dies alles neben seiner umfangreichen wissenschaftlichen und praktischen Tätigkeit, die er mit peinlicher Sorgfalt durchführte. Solcher Leistungen ist nur ein wahrhaft großer Mensch fähig.

Wir Deutsche haben uns dieses großen Kämpfers in der Vergangenheit nicht würdig gezeigt. Betrachtet man die Entwicklung Deutschlands bis in unsere Tage, so zeigt sich, daß das Geburtsland von Karl Marx ein Hort finsterster Reaktion war und in Westdeutschland noch ist.

Jedoch in einem Teil seines Heimatlandes, in unserer Deutschen Demokratischen Republik, haben die Werktätigen bewußt das Erbe von Karl Marx angetreten und verwirklichen in ihrem Staat seine Lehre. Für uns bedeutet der 135. Geburtstag von Karl Marx, noch energischere Kämpfer in seinem Sinne gegen Krieg, Ausbeutung, Unterdrückung, Not und Elend und für Frieden und Sozialismus, für Glück und Wohlstand der gesamten Menschheit zu sein.

So zeigen wir uns unseres großen Karl Marx würdig — das sei uns allen Verpflichtung.

Kurt Friedel

Junge Pioniere!

Nehmt beim Lernen stets unsere Arbeiter und Intelligenz zum Vorbild und denkt immer daran, daß gutes Lernen die Voraussetzung ist für die vorbildliche Arbeit in unseren sozialistischen Betrieben, auf den Feldern und überall, wo ihr später im Leben einmal stehen werdet. Euch stehen alle Wege der Entwicklung offen, um Großes im Leben zu leisten.

Hermann Matern

Junge Eisenbahner im Pionierpark „Ernst Thälmann"

Horst Richter

„Die Arbeiterklasse kann nicht zum wirklichen Herren des Landes werden, wenn sie es nicht versteht, ihre eigene Intelligenz zu schaffen, wenn sie nicht die Wissenschaft meistert, und wenn sie es nicht verstehen wird, die Wirtschaft auf wissenschaftlicher Grundlage zu meistern."

Diese Worte von J. W. Stalin auf dem VIII. Allunionskongreß des Komsomol und die Beschlüsse der II. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands waren Richtschnur für einen Freundschaftsvertrag, der vor kurzem zwischen dem Pionierpark „Ernst Thälmann" und der Deutschen Reichsbahn abgeschlossen wurde.

Um der für den Aufbau des Sozialismus lernenden Jugend in der außerschulischen Arbeitsgemeinschaft „Junge Eisenbahner" zu helfen, übernahm die Reichsbahndirektion Berlin die Verpflichtung, die Thälmann-Pioniere und Schüler beim weiteren Ausbau einer großen Modelleisenbahnanlage technisch anzuleiten. Die im Freundschaftsvertrag namentlich genannten Kollegen des Reichsbahnamtes Berlin 1 wollen der Arbeitsgemeinschaft Unterrichtshilfsmittel und Betriebsunterlagen zur Verfügung stellen, den Betriebsdienst überwachen, Störungen an der Modelleisenbahnanlage beseitigen und den Pionierpark bei den Vorbereitungen zum Bau einer großen Pioniereisenbahn unterstützen.

Als weiterer Vertragspartner verpflichtete sich der VEB Signal- und Fernmeldewerk Berlin, 5 qualifizierte Mechanikerlehrlinge für die Mithilfe bei der Durchführung der Arbeiten an 2 noch nicht fertiggestellten großen Bauabschnitten der Modelleisenbahnanlage zu gewinnen.

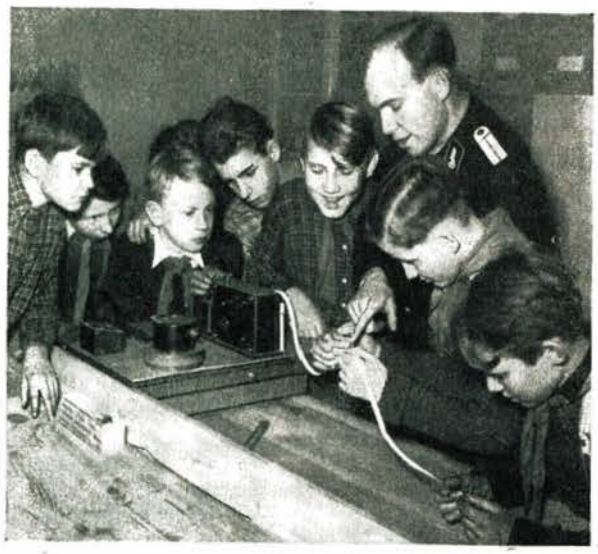
Dem Leiter der Arbeitsgemeinschaft „Junge Eisenbahner" wird die Teilnahme an allen Fachtagungen der Ausbildungsleiter im Reichsbahndirektionsbezirk Berlin ermöglicht.

Der Pionierpark stellt die den Reichsbahnvorschriften entsprechend aufgebaute Modelleisenbahnanlage mit allen zugehörigen Bedienungseinrichtungen und Unterrichtshilfsmitteln den Ausbildungsbahnhöfen des Reichsbahnamtes Berlin 1 für eine lebhafte und fortschrittliche Unterrichtsgestaltung zur Verfügung. Außerdem verpflichtete sich der Pionierpark, den Lehrlingen der Ausbildungsbahnhöfe einmal monatlich in Sonderveranstaltungen Tonfilme vorzuführen, die das Gebiet des Eisenbahnwesens behandeln.

Der Freundschaftsvertrag beinhaltet als gemeinsame Verpflichtung, daß einmal monatlich sämtliche Lehrausbilder des Amtsbezirkes und Vertreter der anderen Vertragspartner einen Erfahrungsaustausch über Unterichtsmethodik und Pädagogik unter Zuhilfenahme der Werke von Kalinin, Jessipow, Makarenko und anderer Sowjetpädagogen durchzuführen.

Nach der Unterzeichnung des Vertrages betonte der Vizepräsident der Reichsbahndirektion Berlin, Freitag, daß die Deutsche Reichsbahn ihre großen Auf-

Michael Huth, der beste Thälmannpionier des Lernaktivs (in der Mitte mit Halstuch), bemängelt, daß die Kollegen der Deutschen Reichsbahn die Modellfahrzeuge mit der Hand anstatt mit einem Kran auf das Gleis stellen



Wer Fahrdienstleiter werden will, muß auch die Morseschrift beherrschen! Kollege Richter überprüft die ersten praktischen Übungen seiner jungen Eisenbahner

gaben in der Zukunft nur dann erfüllen kann, wenn einwandfrei geschulte Nachwuchskräfte herangebildet werden. Er sagte u. a.: „Eines der besten Unterrichtshilfsmittel hierzu ist eine Modelleisenbahn, die in betrieblicher und technischer Hinsicht weitgehend dem Vorbild entspricht. Solche Anlagen können nicht nur für die Vorschulung der Jungen Pioniere und Schüler, sondern auch für die Ausbildung der Lehrlinge der Deutschen Reichsbahn verwendet werden." Mit Genugtuung stellte Vizepräsident Freitag fest, daß der Kreis der Modelleisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik bereits sehr groß ist und ihre Forderungen nach modellgemäßer Ausführung von Fahrzeugen und Zubehör die Industrie, die bisher fast ausschließlich Spielzeugeisenbahnen herstellte, mehr und mehr zur Umstellung der Produktion auf modellgerechte Erzeugnisse veranlaßt haben. Abschließend appellierte der Vizepräsident an die Vertragspartner, die übernommenen Verpflichtungen gewissenhaft zu erfüllen, um der Jugend noch mehr Möglichkeiten zum Lernen und Studieren für den Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik und damit für ein glückliches Leben zu geben.

Die kulturelle Umrahmung der Festveranstaltung, die anläßlich des Vertragsabschlusses durchgeführt wurde, übernahmen die Chorgruppe der 18. Grundschule Berlin-Oberschöneweide, das Laienorchester des Reichsbahnamtes Berlin 1 und eine Laienspielgruppe der Thälmann-Pioniere, die in einem Stegreifspiel endlich aktive Unterstützung für den seit längerer Zeit vorgesehenen Bau der Pioniereisenbahn in Berlin forderte. Der Beifall der Gäste war ein Beweis dafür, daß sie diese Forderung der Thälmann-Pioniere unterstreichen wollten.

Jugendfreund Paul Hofmann umriß die Aufgaben des Pionierparkes „Ernst Thälmann" im allgemeinen und der polytechnischen Erziehung der Kinder durch die außerschulischen Arbeitsgemeinschaften im besonderen. Er

Kollege Karlheinz Brust vom VEB Elektroinstallation Oberlind erläutert den Jungen Eisenbahnern an Hand von Modellen den Unterschied zwischen den Baugrößen ZO und HO

gab seiner Überzeugung Ausdruck, daß der Freundschaftsvertrag die Verbindung der Pioniere und Schüler zu den Werktätigen und der schaffenden Intelligenz der Deutschen Reichsbahn noch enger knüpfen wird.

Im Anschluß an die Festveranstaltung wurde von den Jungen Pionieren und Schülern der fertiggestellte Bauabschnitt A der Modelleisenbahnanlage im Betrieb vorgeführt.

Eine Ausstellung zeigte die Entwicklung von der Spielzeugeisenbahn zur Modelleisenbahn in der Deutschen Demokratischen Republik.

Als Unterrichtshilfsmittel für die örtlichen Arbeitsgemeinschaften der Schulen wurde eine Rillenbahn im Maßstab 1 : 300 gezeigt, die unter Beachtung größtmöglicher Einsparung an Mitteln und Material mit einer Spurweite von 5 mm entwickelt worden ist. Die Gleisanlage mit vier Bahnhöfen und zwei Kreuzungsstellen nimmt einen Raum von nur 80 × 160 cm in Anspruch.

In anderen Arbeitsräumen hatten die Gäste Gelegenheit, Beispiele aus dem Schaffen der Arbeitsgemeinschaften des Pionierparkes zu besichtigen, die sich dem Schiffsmodellbau, dem Segelflugmodellbau, der Radio- und Elektrotechnik, der Mechanik und der Zoologie widmen.

Unterricht an der Modelleisenbahnanlage im Pionierpark „Ernst Thälmann"

Die Festveranstaltung war für uns ein Tag großer Freude. Wir wollen nicht vergessen, unserer Regierung dafür zu danken, daß sie uns die Möglichkeit gegeben hat, im Pionierpark „Ernst Thälmann" in froher Gemeinschaft zu lernen und den Weg in eine lichte Zukunft zu beschreiten.

Verordnung über die Errichtung des Ministeriums für Eisenbahnwesen sowie der Staatssekretariate für Schiffahrt und für Kraftverkehr und Straßenwesen

Um die Erfüllung der großen Aufgaben, die dem Verkehr bei der Durchführung des Fünfjahrplanes und bei der planmäßigen Schaffung der Grundlagen des Sozialismus gestellt werden, ausreichend zu sichern, wird auf Grund der §§ 6 und 7 des Gesetzes vom 23. Mai 1952 über die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik (GBl. S. 407) folgendes verordnet:

§ 1

Das Ministerium für Verkehr wird mit Wirkung vom 30. April 1953 aufgelöst.

§ 2

(1) Mit Wirkung vom 30. April 1953 werden errichtet:

1. das Ministerium für Eisenbahnwesen,
2. das Staatssekretariat für Schiffahrt,
3. das Staatssekretariat für Kraftverkehr und Straßenwesen.

(2) Die Staatssekretariate für Schiffahrt sowie für Kraftverkehr und Straßenwesen sind Staatssekretariate mit eigenem Geschäftsbereich im Sinne von § 6 des Gesetzes vom 23. Mai 1952 über die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik (GBl. S. 407).

§ 3

(1) Das Ministerium für Eisenbahnwesen wird verantwortlich von einem Minister geleitet, dem vier Stellvertreter beigegeben sind.

(2) Die Staatssekretariate für Schiffahrt sowie für Kraftverkehr und Straßenwesen werden jedes verantwortlich von einem Staatssekretär geleitet, dem zwei Stellvertreter beigegeben sind.

Berlin, den 2. April 1953

Die Regierung
der Deutschen Demokratischen Republik

Der Ministerpräsident

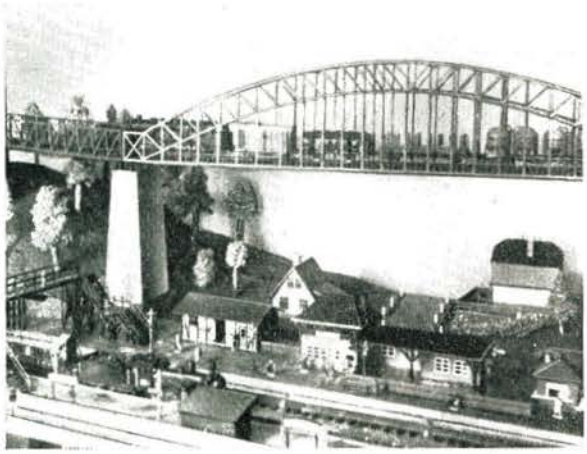
Grotewohl

Hinweis

Vom 17. 4. bis 19. 4. 1953 fand in Halle die Verkehrskonferenz statt, auf der neue Richtlinien für alle Verkehrsschaffenden bekanntgegeben wurden. Im Rahmen der Konferenz ist zwischen der Pionier-Eisenbahn Leipzig und der Deutschen Reichsbahn ein Vertrag abgeschlossen worden, durch den die Pionier-Eisenbahn Leipzig von der Deutschen Reichsbahn unterstützt werden soll. Einen umfassenden Bericht hierüber werden wir im Heft Nr. 6/1953 veröffentlichen.

(Die Red.)

Frauen helfen der Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Zittau bei der Gestaltung einer Ausstellungsanlage



Bahnhof Oberwies und Bogenbrücke an der Strecke Ladeburg—Waltersdorf. Ausschnitt aus einer im Aufbau befindlichen HO-Anlage des Maschinenbaumeisters Günter Gebert, Altlandsberg-Süd bei Berlin. Auf der Brücke befindet sich ein Güterzug mit einer Lok der Baureihe 85

Kollektive Arbeit führt auch beim Modelleisenbahnbau zum Ziel

W. Kotsch

Die Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Meißen und die Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen der Betriebssektion der KdT des VEB Elektrowärme Sörnewitz stehen seit Beginn des Jahres 1953 in regem Erfahrungsaustausch und ergänzen sich durch gute Zusammenarbeit. So ist es uns möglich, trotz der zur Zeit bestehenden Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Normteilen und Material gute Arbeit zu leisten. Als erste Kollektivarbeit bauen wir eine kleinere Modelleisenbahnanlage, die bis zum Tag des Eisenbahners am 7. 7. 1953 betriebsfertig sein soll. Wir werden hierbei wertvolle Erfahrungen für unsere geplante Großanlage sammeln und somit von vornherein unnötiges Experimentieren und grobe Fehler ausschließen.

Indem wir mithelfen, in der Jugend die Liebe zur Technik und den Gedanken zur Kollektiv-Arbeit zu wecken, dienen wir dem Aufbau des Sozialismus. Beide Arbeitsgemeinschaften haben über je eine Gruppe Junge Pioniere die Patenschaft übernommen, so daß den Jungen die Erfahrungen der „alten Modellbahner" übereignet werden. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn auch andere Arbeitsgemeinschaften diesem Beispiel folgen würden, um den Modellbahnbau zur wirklichen kulturellen Massenarbeit entwickeln zu helfen.

Dies zu erreichen, soll unsere schönste Aufgabe sein. Die Modellbahnfreunde der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Meißen sowie der Arbeitsgemeinschaft des VEB Elektrowärme Sörnewitz treffen sich jeden Freitag, 19 Uhr, im Bahnhof Meißen, Modellbahnraum, zum Bau der Gemeinschaftsanlage.

Bauplan für einen SSla-Wagen

Günter Gebert

Bevor wir mit dem Bau beginnen, soll etwas vom großen Bruder des SSla-Modellwagens gesagt werden. Die Bezeichnung S-Wagen ist abgeleitet von Schienenwagen. Zweiachsige S-Wagen dienen fast ausschließlich der Beförderung von Schienen. Solange die Regellänge der Schienen noch 12 m betrug, genügte die Ladelänge des zweiachsigen S-Wagens mit 13 m vollauf. Die verlängerte Schiene und lange, sperrige Ladegüter führten dann zur Entwicklung vierachsiger Schienenwagen. Mit dem Fortschritt der Technik wurden aber auch Wagen benötigt, die große und schwere Stücke, wie Dampfkessel, Turbinen, Brückenteile u. a. aufnehmen konnten. Bestimmend für die Bauart eines solchen Wagens sind die Ausmaße des Ladegutes. Die Breite des Wagens ist durch Begrenzungslinien festgelegt. Die Ladelänge der vierachsigen SS-Wagen schwankt zwischen 9 und 18 m. Versuche mit Rundeisen und Schienen haben ergeben, daß man diese Gegenstände über mehrere Wagen hinweg durchladen kann. Hierbei sind allerdings besondere Ladevorschriften zu beachten. Die Wagen dürfen auch nicht geschoben werden.

Das Gewicht des Ladegutes muß bei einem SS-Wagen besonders berücksichtigt werden. Der Achsdruck darf in der Regel nicht 16,0 t, das Metergewicht nicht 3,6 t/m übersteigen. Sind Güter zu verladen, die wegen ihres hohen Gewichtes auf vierachsigen Schienenwagen nicht mehr verladen werden dürfen, so werden Wagen mit mehr Achsen verwendet. Es gibt Wagen, die bis zu 18 Achsen haben.

Der geschweißte SSla-Wagen (Abb. 1) ist für 40 t Ladegewicht bei 18 m Ladelänge berechnet. Das l bedeutet „langer SS-Wagen mit 18 m Ladelänge", das a besagt, daß der Bremserstand abnehmbar oder das Bühnengeländer des offenen Bremserstandes umlegbar ist. Daß SS mehr als 2 Achsen bedeutet, dürfte bekannt sein.

Das Untergestell, das Abb. 2 zeigt, ist in Blechträgerbauweise hergestellt. Die mittleren Langträger haben zwecks besserer Steifigkeit Fischbauchform. Der Abstand dieser Träger voneinander beträgt 1 m. Der Bodenrahmen ist durch geschweißte Konsolen angeschlossen. Die Hauptträger tragen die Kugelpfanne mit Gleitring zur Aufnahme der Drehgestelle. Um die

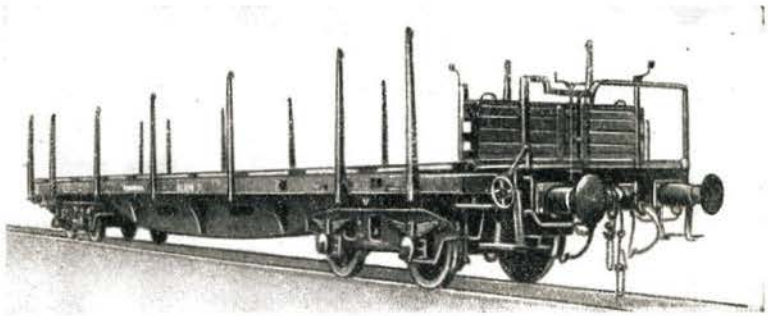


Abb. 1
SSla-Wagen für 40 t Ladegewicht, Ladelänge 18 m

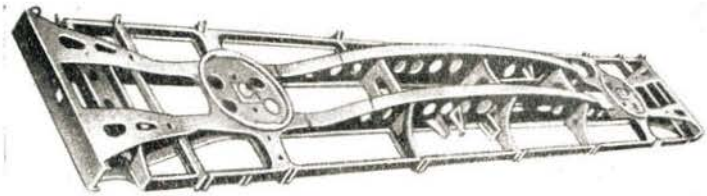


Abb. 2
Untergestell des SSla-Wagens in Blechträgerbauweise

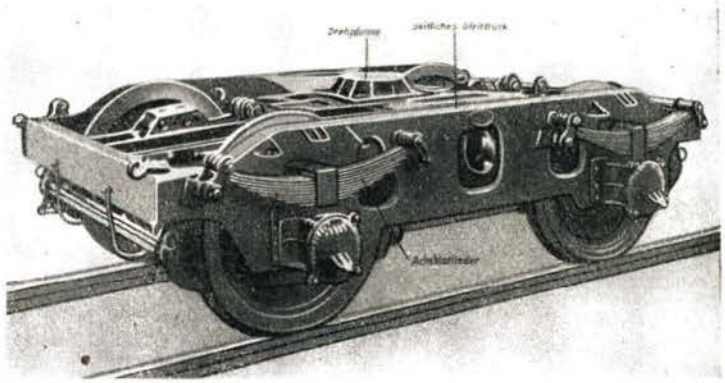


Abb. 3
Einheitsgüterwagen-Drehgestell in geschweißter Ausführung

Pufferstöße auf die Langträger zu leiten, sind die Vorbauten besonders kräftig ausgeführt. Die Zugstange geht nicht durch.

Der SSla-Wagen ist mit dem Einheitsgüterwagen-Drehgestell in geschweißter Ausführung ausgerüstet (Abb. 3).

Bauanleitung

Das erforderliche Material ist aus der Stückliste (S. 131) zu ersehen. Die angegebenen Blechstärken müssen nicht unbedingt eingehalten werden. Statt Weißblech kann natürlich auch Eisenblech, das aber vor der Verarbeitung (vor dem Löten) gut blank gemacht werden muß, verwendet werden.

Beginnen wir mit den Fischbauchträgern nach Pos. 1, die am zweckmäßigsten mit der Laubsäge ausgeschnitten werden. Anschließend müssen die Träger genau auf Maß gefeilt und entgratet werden. Die Bohrungen werden angerissen, angekörnt und mit einem Bohrer 4 mm ⌀ hergestellt. Wer diese Arbeit mit der Handbohrmaschine verrichten muß, bohrt am zweckmäßigsten erst Löcher 2 mm ⌀, wodurch ein Verlaufen des 4 mm-Bohrers vermieden wird. Auf die gleiche Art werden die Querträger Pos. 5, 6 und 7 und die Pufferbohle Pos. 2 angefertigt. In den Fischbauchträgern und in die Querträger werden die Einschnitte eingesägt. Die Querträger können dann mit den Fischbauchträgern zusammengesteckt und verlötet werden. In den inzwischen mit den Bohrungen versehenen Pufferbohlen werden nun die Puffer eingenietet oder eingelötet. Es darf aber nicht vergessen werden, die Bohlen vorher an den gestrichelt gezeichneten Linien zu biegen. Je nach Ausführung der verwendeten Kupplung werden die Bohlen noch mit einem Vierkant- oder Langloch versehen und an den Enden der Fischbauchträger angelötet. Die äußeren Langträger, Pos. 4, die aus fertig bezogenem U-Profil 1 × 3 × 1 oder 1,5 × 3 × 1,5 bestehen, werden zugeschnitten und an den Querträgern angelötet. Es wird gegebenenfalls notwendig sein, die Langträger in Höhe der Querträger etwas einzufeilen. Nach Ausarbeiten der Teile 8 und 9 werden diese mit den anderen Trägern verlötet, womit die Fischbauchträger einen T-Träger ergeben. Bei Teil 8 ist darauf zu achten, daß das Längenmaß einmal 12 mm und einmal 20 mm ab Mittellinie betragen muß. Nun wird Teil 10, ein 3 mm breiter Blechstreifen, ausgeschnitten, nach dem Träger gebogen und auf den Fischbauch aufgelötet. Nachdem die Drehzapfen Pos. 12 — es können notfalls auch einfache Zylinderkopfschrauben verwendet werden — in die Drehpfanne Pos. 11 eingelötet sind, werden die Drehpfannen mit den Trägerstücken Pos. 8 verlötet. Wenn dann zwischen den Teilen 5 und 8 noch kleine U-Profil-Stücke eingelötet worden sind, ist der Unterbau fertig.

Jetzt wird der Wagenboden ausgeschnitten und die Brettermarkierung mit einem scharfen Schaber eingeritzt. Nachdem die 10 Bohlen Pos. 15 ausgeschnitten und auf dem Boden aufgelötet sind, wird der Wagenboden mit dem Unterbau durch Lötung verbunden. Der Boden braucht nicht durchweg angelötet werden,

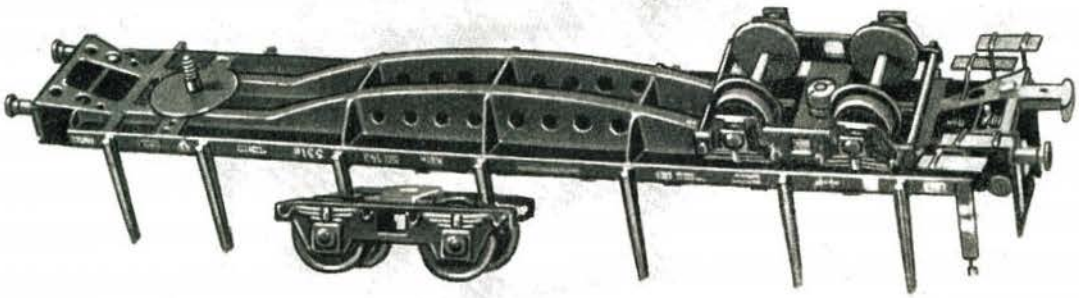


Abb. 4 Montage der Drehgestelle

sondern es genügt, wenn er in Abständen von 20 mm an die Langträger angeheftet wird.

Nach Ausführung der bisher beschriebenen Arbeitsgänge dürfte die Anfertigung der restlichen Teile wie Bühnengeländer, Tritte usw. nach den Angaben der Zeichnungen keine Schwierigkeiten mehr bereiten.

Die Rungen können fertig bezogen werden (Fa. Ehlcke, Dresden). Es kann aber auch sehr gut Schienenprofil 2,7 mm verwendet werden, das nach oben entsprechend verjüngt werden muß.

Die Anfertigung der beiden Drehgestelle ist die letzte Arbeit. Als Achslager mit Federn können die im Handel befindlichen Doppelachslager verwendet werden, von denen die Blechbrücken vorsichtig entfernt werden. Die Lager müssen dann aufgeklebt werden. Ein Alleskleber wie Kittifix leistet hier gute Dienste. Es bleibt jedem überlassen, diese Teile (Pos. 21 und 22) nach den Zeichnungsmaßen anzufertigen. Nach erfolgtem Zusammenbau der Drehgestelle werden auf e i n e r Drehgestellbrücke Pos. 20, wie eingezeichnet, zwei Stücke Draht 1 mm ⌀ aufgelötet. Zum Höhenausgleich erhält das a n d e r e Drehgestell eine 1 mm starke Unterlegscheibe. So wird mit einfachen Mitteln die Dreipunktlagerung des Wagens erreicht. Daß die Seitenteile des Drehgestells noch in sich beweglich sind, ist bei dem kurzen Drehgestellachsstand von 23 mm nicht erforderlich. Mit 2 Muttern werden die Drehgestelle am Unterbau befestigt (Abb. 4).

Wem nun die Ausführung der Zeichnung noch nicht genügt, dem wird empfohlen, den Wagen an Hand der Originalaufnahmen noch modellmäßiger zu gestalten.

Die in den Zeichnungen unterstrichenen Maße sind aus konstruktiven Gründen abweichend vom Modellmaßstab ausgeführt; die tatsächlichen Maße sind in eckigen Klammern angegeben.

Der Anstrich erfolgt in mattschwarzer Farbe. Die Bühnenrückwand wird rot-braun gehalten. Die Beschriftung wird nach den Angaben im Heft Nr. 4/1952 ausgeführt.

Anmerkung der Redaktion

Das von Koll. Gebert nach diesem Bauplan angefertigte Modell hat den Beifall des Ausschusses NORMAT gefunden. Zum Bauplan und zum Modell wurde folgendes festgestellt:

Die Breite des Drehgestells erscheint unnötig groß; das gleiche gilt für die Lager Pos. 21. Die Normung von Teilen wie Achslager, Drehgestellen usw. ist aber noch nicht soweit fortgeschritten, daß von diesem Standpunkt aus Stellung genommen werden kann.

Bezüglich der Kupplungen wäre zu sagen, daß bei derartig langen Wagen die Verwendung einer Kupplung in Höhe der Puffermitte unzweckmäßig ist. Besser sind Kupplungen, die unter den Puffern durchschlagen können und die bei 4-Achsern nicht am Wagenkasten, sondern am Drehgestell befestigt werden.

Wir hoffen, daß bei der Redaktion bald die ersten Aufnahmen von selbstgebauten Modellwagen eingehen werden.

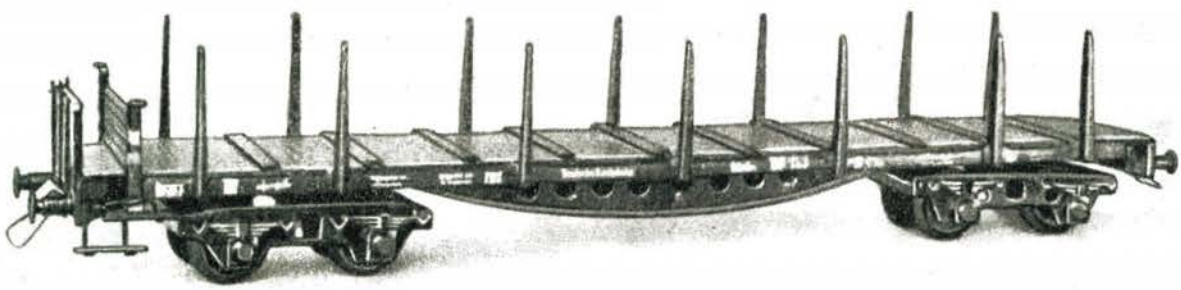


Abb. 5. Nach dem Bauplan von Günter Gebert gefertigtes Modell des SSla-Wagens in der Baugröße HO