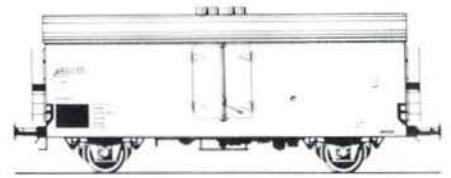


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



SEPTEMBER
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

9/76

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

9 September 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Gerhard Satzer Eine bemerkenswerte Brücke	257
Traktionsumstellung auf elektrischen Betrieb vollendet — hier in TT!	260
Dietmar Ihmig/Günter Brakhahn Die AG 5/5, Greifswald, berichtet über ihre Arbeit	263
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektrisches Zubehör? (4)	264
Günter Fromm Bahnsteige auf Modellbahnanlagen	267
Peter Glanert Die Eiloks der BR 211/242 der DR Ihre Entwicklung beim Vorbild und deren Umbau beim Modell	269
Roland Pilz Eine einfache, aber interessante Kehrschleifenschaltung	274
Bernd Kuhlmann Signale der SZD — 3. Folge	275
Erich Preuß Über 100 Jahre alt	276
Streckenbegehung: Die Ladelehre	277
Wissen Sie schon	278
Maßskizze zum Lokfoto des Monats	278
Lokfoto des Monats: Schmalspurlokomotive 99 2323-6 der DR	279
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	280
Gottfried Köhler Elektrische Lokomotive, Baureihe 111, der DB	281
Mitteilungen des DMV	283
Aus den DMV-Bezirken berichtet: Greifswald	283
Selbst gebaut	3 U.-S.

Titelbild

Die 242 222-8 vor dem D 1467, einem Zug im Verkehr zwischen beiden deutschen Staaten, von Stuttgart nach Dresden, beim Passieren der Hetzdorfer Brücke zwischen Karl-Marx-Stadt und Freiberg.

Beachten Sie bitte in diesem Zusammenhang auch den Beitrag über die BR 211/242 auf S. 269 ff. in diesem Heft.

Foto: Werner Arnold, Karl-Marx-Stadt

Titelvignette

Text siehe Heft 8/1976

Rücktitelbild

Wir berichten in diesem Heft über die AG 5/5, Greifswald, und ihre Arbeit. U.B.z. Mitglieder dieser AG des DMV bei ihrer Tätigkeit.

Foto: Schilling, Greifswald

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:

Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger

Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“

DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235

Telefon: 204 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten.

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt

Karlheinz Brust, Dresden

Achim Delang, Berlin

Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)

Ing. Peter Eckel, Dresden

Eisenbahn-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

Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlags:

Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;

Preis: Vierteljährlich 3,— M.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
P 149/76

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 226 76, 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 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuszschatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR — 701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Eine bemerkenswerte Brücke

Im Heft 3/1975 unserer Fachzeitschrift enthält der Artikel über die Bahnstrecke im Gottleubatal /1/ den Satz: „Gleich hinter Neundorf überbrücken wir wieder die Gottleuba und bezwingen jetzt...“. Beim Lesen dieses Satzes fiel mir ein, daß sich an dieser Stelle des Gottleubats ein äußerst interessantes Brückenbauwerk befindet. Die Eisenbahnbrücke, die vor dieser neuen etwa an dieser Stelle stand, wurde beim Hochwasser im Juli 1957 durch die Fluten zerstört. Die Gottleuba wurde danach zunächst behelfsmäßig überbrückt. In der Zeit von 1957 bis Mai 1962 erfolgte der Neubau der Brücke an einer Stelle, die sich talaufwärts unmittelbar an das Behelfsbauwerk anschloß. Das wurde durch die vorgesehene Veränderung des Bachlaufs infolge der Regulierung der Gottleuba möglich. Das neue Brückenbauwerk weist in seiner Konstruktion erhebliche Abweichungen gegenüber allen bekannten Brücken auf. Die Besonderheiten und die Gründe für ihre Wahl will ich nachstehend beschreiben. Durch die Enge des Tals liegen Bach, Eisenbahnstrecke und Landstraße im Talgrund dicht beieinander. Eine Krümmung des Tals machte die Trassierung der Eisenbahnstrecke mit einem Radius von 180 m erforderlich, und gerade im Bereich dieses engen Gleisbogens war die Strecke über den in gleicher Richtung gekrümmten Bach zu überführen. Bei der ursprünglichen Ausführung der Brücke hatte man eine Vollwandträgerkonstruktion mit tiefliegender offener Fahrbahn gewählt. Damit diese Brücke mit möglichst geringer Spannweite ausgeführt werden konnte, wurde der Lauf der Gottleuba S-bogenförmig verändert. Die scharfen Krümmungen dieses Bogens waren dann schließlich auch die Ursache für die Zerstörung der Brücke durch das Hochwasser. Beim Wiederaufbau konnte an der Trassierung der Eisenbahnstrecke nichts verändert werden. Die Gottleuba wurde nach den Gesichtspunkten eines ungestörten Wasserabflusses reguliert. Das ergab im Bereich der Überführung der Bahnstrecke ein zwischen Ufermauern gefaßtes Bachbett mit 10 m Sohlenbreite und 200 m Krümmungsradius. Der Schnittwinkel der Tangenten im Kreuzungspunkt der Gleisachse mit der Bachbettachse beträgt etwa $21,2^\circ$.

An dieser Stelle muß ich an den Artikel „Brücke und Gleisbogen“/2/ erinnern, damit folgende Erläuterungen verständlich werden. Danach ist bekannt, daß Vollwandträgerbrücken mit tiefliegender Fahrbahn und Fachwerkträgerbrücken nur mit geraden Hauptträgern ausgeführt werden können und daß bei Überführung eines gekrümmten Gleises die Systembreite der Brücke vergrößert werden muß. Systembreite ist der Abstand zwischen den Trägern quer zur Gleisachse. Die Gesetzmäßigkeiten der Verbreiterung (Abweichung des Gleisbogens von der Verbindungsgeraden zwischen den Auflagern und Fahrzeugauslenkung außen und innen im Gleisbogen) sind im Abschnitt 5 des genannten Aufsatzes abgeleitet.

Der Projektant der beschriebenen Brücke untersuchte zunächst die Anwendung einer geraden Stahlbrücke. Das Ergebnis war eine Fachwerkträgerbrücke von 60 bis 65 m Stützweite und 9 m Systembreite (!). Selbst die Anpassung des Bauwerkgrundrisses an den Kreuzungswinkel in Gestalt eines Parallelogramms ergab immer noch eine Fachwerkträgerbrücke mit 50 m Stützweite und 7,5 m Systembreite. Die Hauptträger wären 6 m hoch auszuführen gewesen. Beide Lösungen sind nach architekto-



Bild 1 Die Überführung über die Gottleuba, bachaufwärts gesehen
Bild 2 Der Blick in die Gegenrichtung
Bild 3 Und so sieht die Durchfahrtsöffnung aus

nischen Gesichtspunkten aber völlig unbefriedigend. Die schiefwinklige Variante enthält außerdem noch Mängel in der Statik. Danach prüfte man eine andere Variante, bei der Spannbeton eingesetzt werden sollte. Das Ergebnis war, die hochwassergefährdete Gottleuba hätte auf einer Länge von 40 bis 45 m unter querliegenden Platten hindurchfließen müssen. Bei dieser Untertunnelung ist eine Verstopfung durch Treibgut nur schwer zu beseitigen. Außerdem konnte mit Spannbeton die geforderte Bauhöhe (Maß von Schienenoberkante bis Bauwerkunterkante) nicht eingehalten werden, was eine Hebung des Gleises erforderlich gemacht hätte. Die einzige Möglichkeit, Stahlüberbauten mit geringen Querschnittsabmessungen bei Einhaltung der geforder-

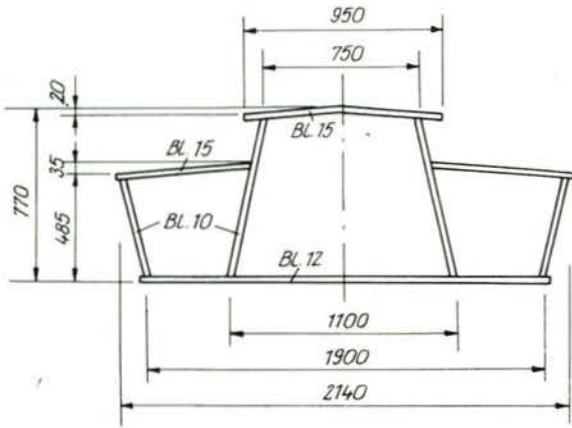
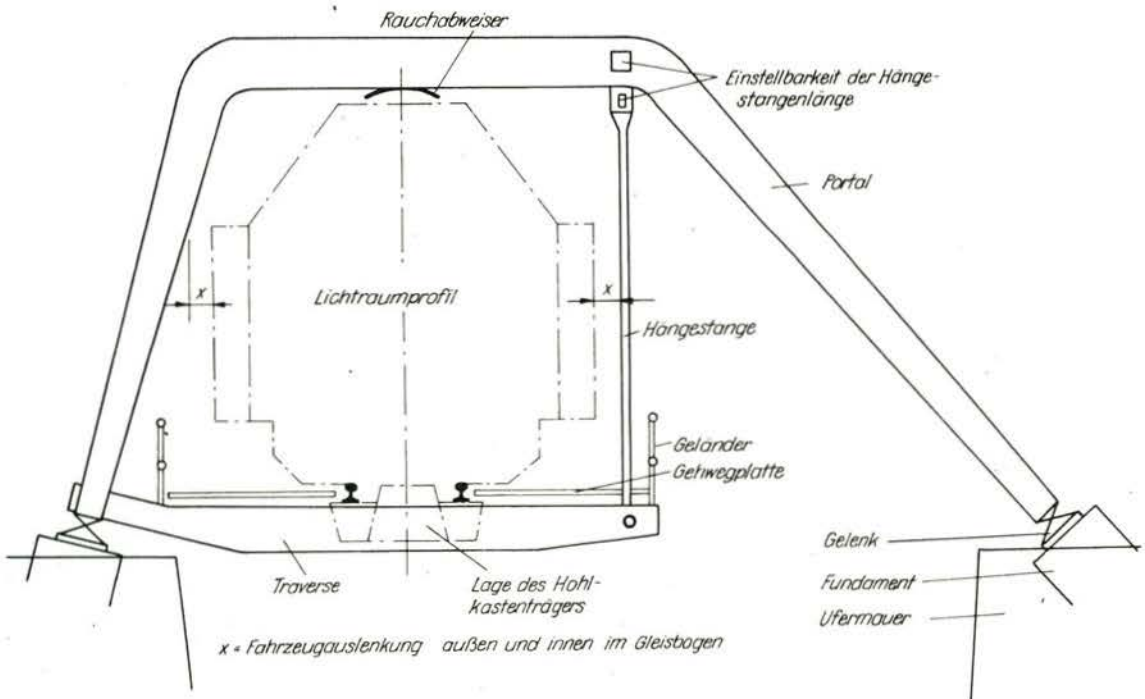


Bild 4

Bild 5 Ausführung der Portalrahmen



Bild 6 Darstellung des Konstruktionsprinzips der Zwischenstützpunkte



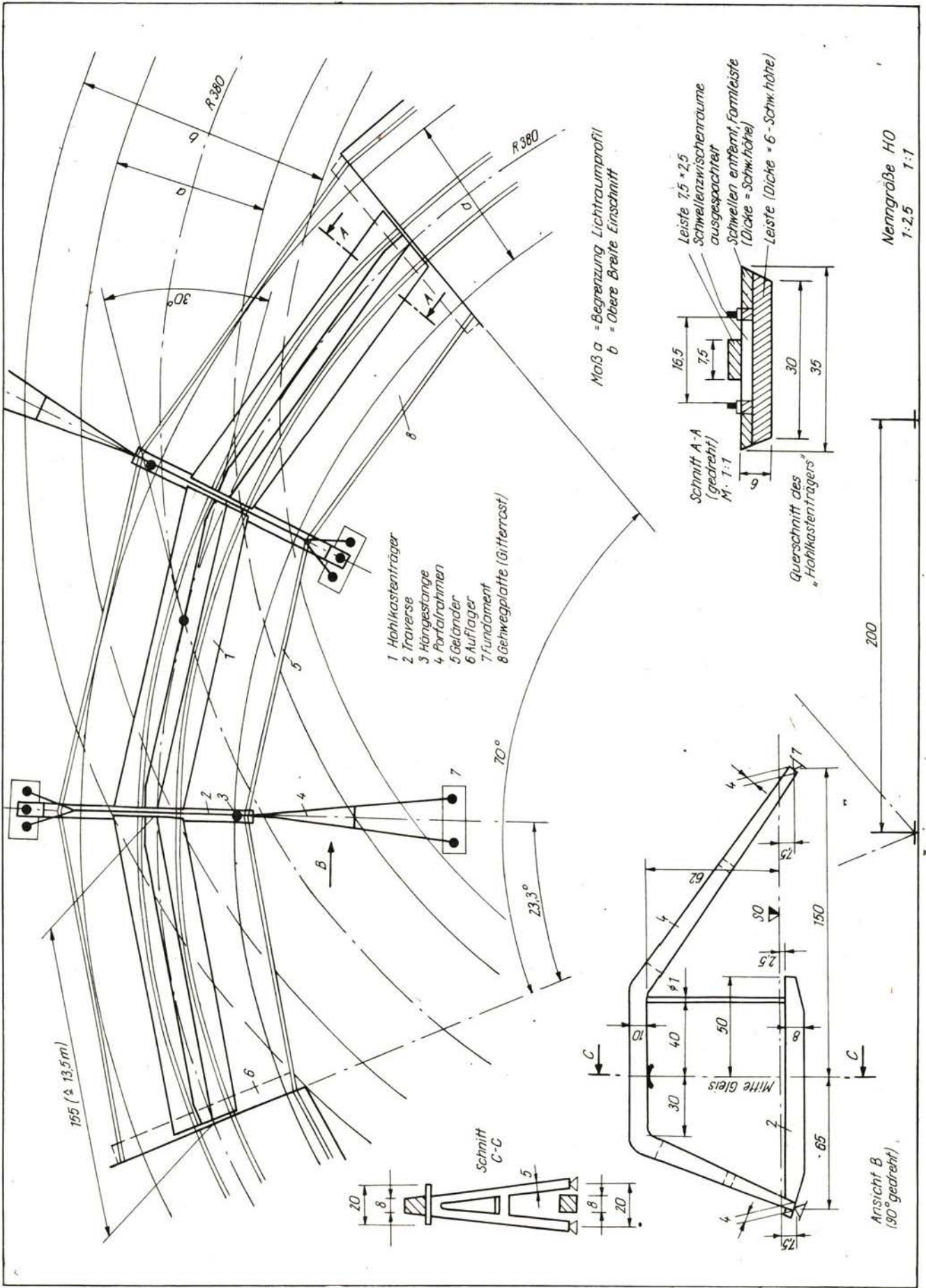
ten Bauhöhe anwenden zu können, war die drastische Kürzung der Spannweite durch Unterteilung in Felder. Dem stand jedoch entgegen, daß die Wasserwirtschaft der Errichtung eines schlanken Stahlbetonpfeilers nicht zustimmen konnte. Bei querliegenden Traversen als Zwischenstützpunkte konnte infolge der Spannweite der Traversen von Ufer zu Ufer die Bauhöhe ebenfalls nicht niedrig genug gehalten werden. Das führte dann schließlich zu der Wahl der ausgeführten Aufhängung verkürzter Traversen an Portalrahmen.

Wie Bild 3 zeigt, wurde die Brückenlänge in 3 Felder unterteilt. Diese Felder sind als gerade Hohlkastenträger ausgeführt und besitzen den im Bild 4 dargestellten Querschnitt. Ihre Länge beträgt jeweils 13,5 m.

Auf der Brücke ist das Gleis schwellenlos verlegt. Zur Befestigung der Schienen wurden entsprechende Grundplatten direkt auf die neben dem Mittelträger liegenden Flächen aufgeschweißt. Die Geländer sind als selbsttragende Konstruktion so ausgeführt, daß sie über die Spannweite von 13,5 m sich selbst und die halbe Last der aufgelegten Gehwegplatten zu tragen imstande sind.

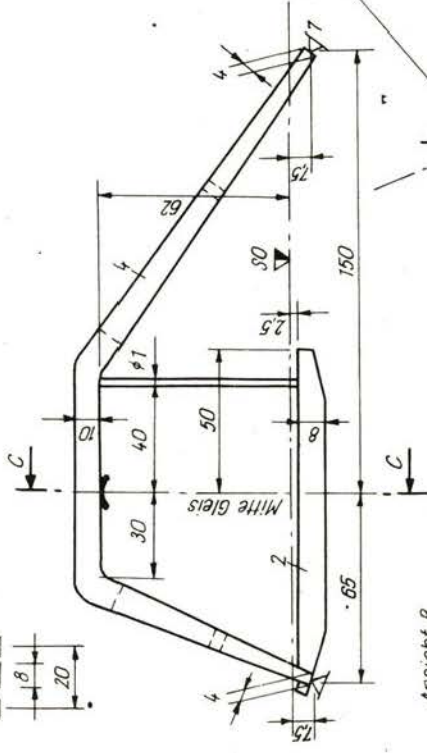
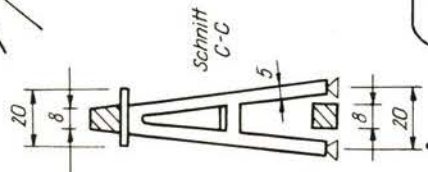
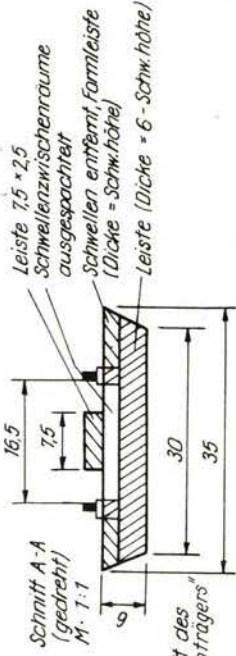
Die Zwischenstützpunkte sind als Traversen ausgeführt, die sich auf der einen Seite auf Fundamenten am Ufer abstützen und auf der anderen Seite an asymmetrischen Portalrahmen aufgehängt sind. Die Felder der Brücke liegen auf besonderen Konsolen an den Traversen gelenkig auf. Die Portalrahmen sind zwischen Gelenken, die auf Fundamenten an beiden Ufern befestigt sind, gespannt. Zur Erhöhung der Stabilität der Portale sind die Stiele A-förmig aufgespalten ausgeführt. Die gesamte Konstruktion der Zwischenstützpunkte ist deutlich aus Bild 5 erkennbar. Außerdem wurde zur Verdeutlichung das Konstruktionsprinzip im Bild 6 nochmals dargestellt. Eine weitere detaillierte Darstellung der Brücke und eine genaue Beschreibung der Vorarbeiten und der Montage des Bauwerks sind in einer Veröffentlichung über den Wiederaufbau der durch das Gottleuba-Hochwasser zerstörten Brücken/3/ nachzulesen.

Die kritische und eingehende Untersuchung von Sonderlösungen beim Vorbild hat für uns als Modelleisenbahner erst dann einen Sinn, wenn es uns gelingt, diese zu nutzen,



- 1 Hohlkastenträger
- 2 Traverse
- 3 Hängestange
- 4 Fortfallrahmen
- 5 Geländer
- 6 Auflager
- 7 Fundament
- 8 Gehwegplatte (Gitterrost)

Maß a = Begrenzung Lichtraumprofil
 b = Obere Breite Einschnitt



Nenngröße HO
 1:2.5 1:1

um Kompromisse bei der Modelleisenbahn zu überwinden. Ein ganz wesentlicher Kompromiß ist die unmaßstäbliche Verkleinerung der Gleisradien. Außerdem zwingt oftmals der knapp bemessene Platz auf der Anlage zur Anordnung von Brücken im Gleisbogen und dabei zu Zugeständnissen an die Modelltreue. Wenn es da einmal erforderlich sein sollte, ein gekrümmtes Gleis über einen anderen Verkehrsweg (anderes Gleis oder Straße) oder über einen Wasserlauf schiefwinklig hinwegzuführen, und läßt der senkrechte Abstand nur eine kleine Bauhöhe zu, dann können wir uns mit dem beschriebenen Konstruktionsprinzip unter Berufung auf das Vorbild im Gottleubatal durchaus behelfen. Der überführte Verkehrsweg oder Bach müssen dabei nicht unbedingt, wie beim Vorbild, ebenfalls gekrümmt sein, aber, damit die Lösung glaubhaft wirkt, im Einschnitt verlaufen. Wäre das oben liegende Gleis auf einem Damm angeordnet, müßten die Traversen aufgestellt werden. Die konstruktive Ausführung wäre dann die Abstützung der Felder der Brücke auf Portalrahmen, die beiderseits des unteren Verkehrswegs gelagert werden.

In der Zeichnung auf Seite 259 ist in der Nenngröße H0

für eine niveaufreie Kreuzung von 2 Gleisen mit einem Gleisradius $R = 380 \text{ mm}$, von denen eines in einem Einschnitt verläuft, ein Ausführungsbeispiel dargestellt. Der Abstand der Mittelpunkte der Gleisradien wurde mit 200 mm angenommen, das ergibt einen Schnittwinkel der Tangenten im Kreuzungspunkt der Gleisachsen von ungefähr 30° . Aus der Zeichnung kann entnommen werden, wie bei der Konstruktion einer dem beschriebenen Vorbild entsprechenden Brücke vorzugehen ist. Die Ausführung der erforderlichen Einzelteile ist, sofern diese nicht aus der Beschreibung und aus den Bildern ersichtlich ist, angedeutet.

Literaturangaben

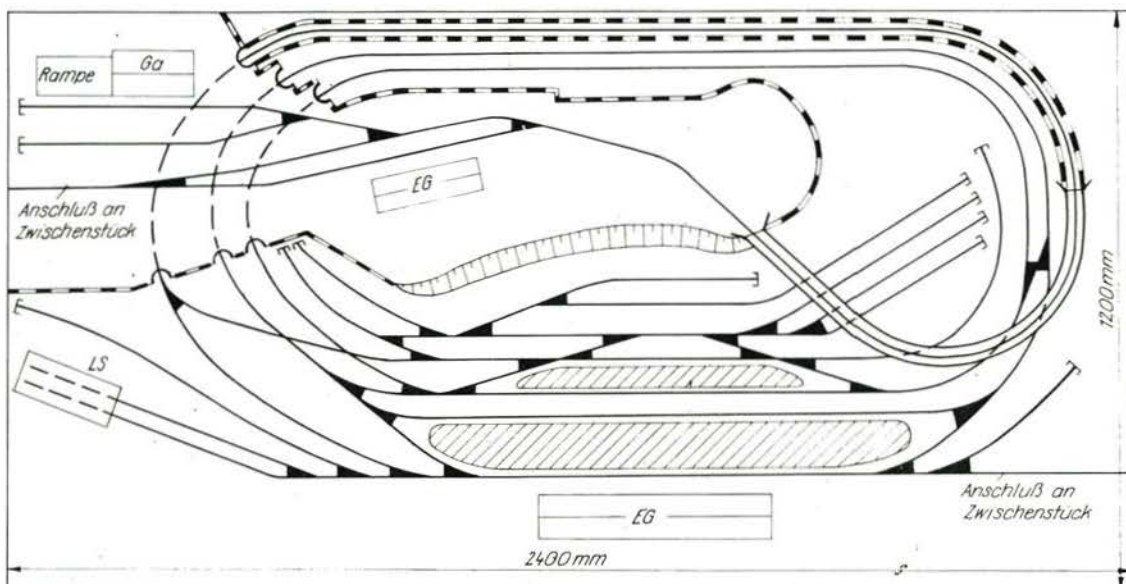
- 1/ Paul, Ingolf
„Als es im Gottleubatal noch aus allen Röhren dampfte“
„Der Modelleisenbahner“, 3/1975, S. 78 ff.
- 2/ Satzer, Gerhard
„Brücke und Gleisbogen“
„Der Modelleisenbahner“, 2/1961, S. 38 ff.
- 3/ Richter, H.-G.
„Wiederaufbau der durch das Hochwasser der Gottleuba zerstörten Eisenbahnbrücken bei Pirna“, „Deutsche Eisenbahntechnik“, 12/1964, S. 532 ff.

Traktionsumstellung auf elektrischen Betrieb vollendet — hier in TT!

Unser Leser Fritz Döscher, Hygieneinspektor von Beruf, 64 Jahre alt, eifriger Modelleisenbahner und Mitglied des DMV, wohnhaft in Löbau, ist ein begeisterter Anhänger der Nenngröße TT.

Seine Anlage hat das Ausmaß von $2400 \text{ mm} \times 1200 \text{ mm}$ und ist in 5 Fahrstrombereiche unterteilt, wovon 3 für Fahrleitungsbetrieb eingerichtet sind. Das Motiv der Anlage ist eine voll elektrifizierte 2gleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn. Eine Besonderheit besteht darin, daß die Nebenbahn bei der Ein- bzw. Ausfahrt aus dem Bf „Appenthal“, der an der Hauptstrecke liegt und gleichzeitig Anfangs- und Endbahnhof der Nebenbahn ist, die Gleise der Hauptbahn kreuzt. In

diesem Kreuzungsbereich mußte die Fahrleitung natürlich vollständig isoliert werden. Durch eine sinnvoll ausgestufte Schaltung wird durch Bedienen des Ein- bzw. des Ausfahrtsignals in Abhängigkeit der in den Fahrstraßen liegenden Weichen je nach Einstellung und vorgesehener Fahrt das Fahrleitungskreuzungsstück elektrisch der Haupt- oder aber der Nebenbahn zugeordnet. Eine absolute Flankensicherung ist an dieser Stelle allerdings bereits durch die Signalabhängigkeit gegeben. „Appenthal“ ist eine moderne Stadt, während der Nebenbahn-Bahnhof „Elmstein“ einen ländlichen Charakter trägt.



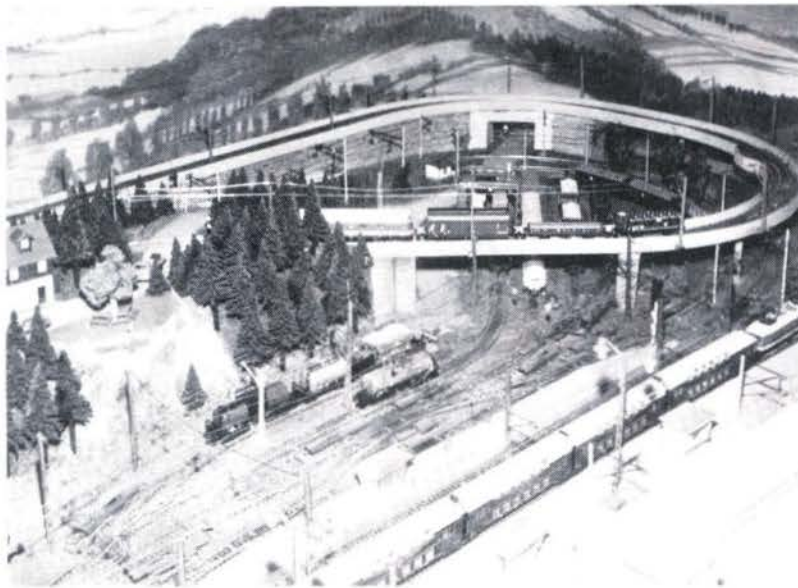


Bild 1 Unten im Bild ist ein Teil der Gleisanlagen des Bf „Appenthal“ zu sehen, während die Igleisige Nebenbahn auf einer Brücke in weitem Bogen über diesen Bahnhof hinwegführt

1

Als Triebfahrzeuge stehen hauptsächlich Elloks im Einsatz. Um aber auch hin und wieder einmal noch eine Old-timer-Lokomotive — hierbei handelt es sich entweder um eine E 70 oder eine ältere Dampflokomotive — zur Zugförderung heranziehen zu können, ohne gegen die Epoche zu verstoßen, wird jedem, der sich darüber mokiert, erklärt, daß es sich ja um eine Sonderfahrt

des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR handele.

Im übrigen ist die Anlage so konzipiert, daß über die Nebenbahn eine Verbindung zu anderen Heimanlagen möglich ist, so daß diese TT-Anlage mit anderen bei Ausstellungen eingesetzt werden kann.



2



3

Bild 2 Ein modernes Hochhaus mit 12 Geschossen ist ein besonderer Blickfang der TT-Anlage, zumal die Reklameschrift „Lautex“ in Orange blinkt. Daß Herr Döscher auch auf unsere Fachzeitschrift durch eine Reklame aufmerksam macht, haben wir am Rande gern zur Kenntnis genommen.

Bild 3 Die 2gleisige Hauptstrecke, auf der gerade ein von einer 254 geförderter Güterzug verkehrt, unterfährt durch einen Tunnel die Igleisige Nebenbahn.

Die auf dem Bild erkennbare Trennung zwischen der Stützmauer und dem Felsen ist eine Stelle, an der bei einer Ausstellung mit kombiniert betriebenen Heimanlagen der Anschluß an eine andere Anlage herbeigeführt werden kann.

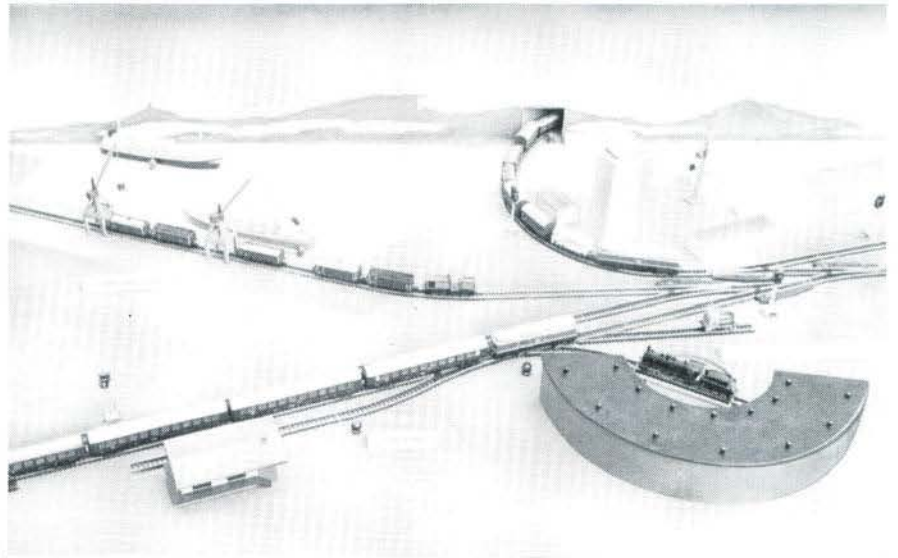
Fotos: Fritz Döscher, Löbau



1

Bild 1 Ein Ausschnitt von der TT-Gemeinschaftsanlage

Bild 2 Das Modell der Anlage für die Ostseemesse 1975 stand unter dem Motto „Magistrale der Freundschaft“. Nenngröße N, stilisiert den Rbd-Bezirk Greifswald, stellt die FDJ-Kontrollposten, die Exportbetriebe und die Arbeit mit dem Garantiepaßverfahren dar. Im Hintergrund die Insel Rügen.



2

3



Bild 3 Und hier noch ein weiterer Blick auf die Gemeinschaftsanlage

Fotos: D. Kille (2), Greifswald
Schilling (1), Greifswald

Die AG 5/5, Greifswald, berichtet über ihre Arbeit

Die Vorbereitung auf den IX. Parteitag der SED war auch für die Freunde der AG Greifswald Anlaß, Bilanz über ihre bisher geleistete Arbeit zu ziehen und sich neue Ziele zu stecken.

Im Jahre 1971, dem Jahr des VIII. Parteitags, nahm die Arbeit der 1967 neugegründeten AG einen großen Aufschwung, nachdem ein ehemaliger Laden als Arbeitsraum gemietet werden konnte. Bereits im August 1971 konnten wir unsere TT-Gemeinschaftsanlage der Öffentlichkeit im Rohbau vorstellen.

Doch was haben wir in den letzten 5 Jahren geschafft? Jedes Jahr wurden 1 bis 2 Ausstellungen veranstaltet, die aus organisatorischen Gründen leider nur über ein Wochenende dauern konnten. Trotzdem begrüßten wir immer an die 2000 bis 2500 Besucher. Diese Zahl spiegelt die Bewertung unserer Verbandsarbeit durch die Greifswalder wider; ist doch die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn bei uns im Norden der DDR noch längst nicht so verbreitet wie in den südlichen Bezirken. Bei Ausstellungen legen wir einen großen Wert auf eine dekorative Umrahmung, weil diese die Anlagen und Exponate besser zur Geltung bringt. Mehrmals jährlich findet außerdem ein „Tag der offenen Tür“ statt, den wir in der Lokalpresse bekanntgeben. Dabei hat jeder Interessent die Möglichkeit, sich über unsere Tätigkeit zu informieren und mit uns einen regen Erfahrungsaustausch zu führen. Wir werten dann Hinweise aus und berücksichtigen sie ggf. in unserer weiteren Arbeit. So verstärken wir den Kontakt zu den Modelleisenbahnern, die noch kein Verbandsmitglied sind.

Die Tatsache, daß wir im Wettbewerb des BV Greifswald seit 1970 stets einen der ersten 3 Plätze belegten, ist ein Zeichen für unser Bestreben, eine qualitativ gute Verbandsarbeit zu leisten. 1972 bauten wir für den Agitationszug der Rbd Greifswald die Demonstrationsanlage „Containerumschlagplatz Eberswalde“. Das Modell war schon fertig, als das Vorbild noch im Bau war; so konnte es als Lehranlage für die zum Einsatz kommenden Eisenbahner genutzt werden. Die gute Ausführung des Modells bewog die Verantwortlichen der Rbd und des Bezirks Rostock dazu, von uns weitere solche Anlagen bauen zu lassen. So fertigten wir für die Ostseemessen in den Jahren von 1972 bis 75 noch folgende Anlagen an: „Wagenwaschanlage“, „Schwerkraftent- und -beladung“, „Berufsverkehr Greifswald - Lubmin KKW Nord“ und „Magistrale der Freundschaft“. In Verbindung mit dem BV Greifswald nahmen wir an 2 Ausstellungen in Szczecin (VR Polen) teil, wobei das 2. Mal die Exponate ausschließlich von uns gestellt wurden.

Im Jahre 1971 wurde bei uns auch eine Jugendgruppe gebildet, die uns jedoch noch einige Probleme bereitet. Es kommt uns darauf an, die Schüler und Jugendlichen durch eine sinnvolle Freizeitgestaltung mit der Modellbahn voll in den Prozeß der Erziehung zu sozialistischen Persönlichkeiten einzubeziehen. Dazu gehört die Teilnahme der Jugendgruppe mit ihren Exponaten an den Schul-MMM, ihre Heranziehung beim Bau von Lehranlagen usw., eine zielgerichtete Vorbereitung und Teilnahme auf bzw. an den Spezialistentreffen u. a. m. So fertigten die Mitglieder der Jugendgruppe für das diesjährige „Treffen junger Modelleisenbahner“ des BV Greifswald in Schwedt einen Lichtsignalsimulator an,

der der Verwaltung SF der Rbd Greifswald vorgestellt wird, um ihn eventuell durch die DR nutzen zu lassen. Exkursionen, Fach- und Diavorträge stellen die direkte Beziehung zum Vorbild her und schaffen die theoretischen Grundlagen für unsere Bautätigkeit. Dabei unterstützt uns die Rbd Greifswald sehr gut, der wir hier dafür danken möchten.

Einen guten Schritt zur besseren Lösung unserer Aufgaben kamen wir voran, indem wir eine enge Zusammenarbeit mit dem VEB K Kraftwerksanlagenbau KKW Nord Lubmin herstellen konnten. Da uns dieser Betrieb gut unterstützte, konnten wir im Januar dieses Jahres mit dem Ausbau neuer Arbeitsräume beginnen; denn die bisher uns zur Verfügung stehenden 25 m² waren auf die Dauer für unsere weitere Arbeit ein Hemmnis.

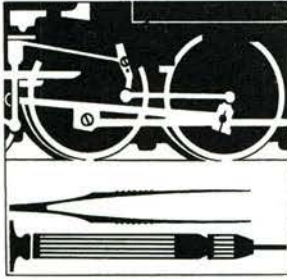
Wir haben unser selbst gestecktes Ziel, den Ausbau bis zum IX. Parteitag der SED zu vollenden, erreicht. Ein kleiner Wermutstropfen trübt allerdings dabei unsere Freude über diese neuen Räume, weil sie uns von vornherein nur bis zum Jahre 1982 zur Verfügung gestellt werden können, da sie dann für Zwecke des Werkes benötigt werden. Wir hoffen aber stark, daß wir dann auch 1982 wiederum durch die verantwortlichen Stellen der Rbd Greifswald, der örtlichen Organe sowie durch die Großbetriebe wirksam unterstützt werden.

Nach dem Einzug in unser neues Domizil wollen wir neben einer weiteren Vervollständigung unserer TT-Gemeinschaftsanlage ein anschauliches Demonstrationsmodell von der Rügenschenschmalspurbahn anfertigen, das besonders einen geschichtlichen Charakter tragen soll.

Im Dezember vergangenen Jahres gewährten wir den Freunden von der AG Anklam in sozialistischer Hilfe eine gute Unterstützung bei der Ausrichtung ihrer Jahresabschluß-Ausstellung. Aus dieser Fühlungnahme ergab sich das gemeinsame Vorhaben, es in Zukunft nicht bei einer gelegentlichen Zusammenarbeit zu belassen, sondern die guten Beziehungen zwischen beiden AG unseres Verbandes noch enger zu gestalten. Ferner wollen wir künftig bestrebt sein, mit den Schulen und Betrieben unseres Territoriums die schon bestehenden Verbindungen aufrechtzuerhalten und nach Möglichkeit noch zu verbessern. Unsererseits werden wir dabei vor allem die Schulen bei den MMM und die Betriebe bei der Ausrichtung von Betriebsfestspielen unterstützen.

Wir sprachen bereits von unserer Sorge mit der Jugendgruppe. Diese besteht hauptsächlich darin, daß den aktiven Kern gegenwärtig 5 Erwachsene bilden, aber wegen beruflicher Gründe und anderer wichtiger Aufgaben nur 3 Mitglieder die Jugendlichen anleiten können. So steht also vor uns noch die Frage, weitere interessierte und geeignete Freunde zu gewinnen, die sich der schönen Aufgabe, der Erziehung der Jugend, widmen. Denn unsere gesamte Arbeit ist zukunftsorientiert und auf die Berufswerbung für die DR ausgerichtet.

So werden wir in unserer weiteren Tätigkeit stets den Grundsatz verfolgen, daß eine sinnvolle Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nur mit einer gründlichen Kenntnis über das Vorbild möglich ist und der Modellbahnbau letztendlich das sein sollte, was er eigentlich ist, nämlich die Liebe zur Eisenbahn und nicht nur eine Spielerei.



KLAUS MÜLLER, Leipzig

Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (4)

5.1.3. Modell der BR 55 (H0)

Weit verbreitet ist auf H0-Anlagen das Modell der Güterzuglokomotive der BR 55 von PIKO. Es ist eine gelungene Konstruktion, sowohl vom Äußeren her als auch in seiner Funktion. Auch für den „Amateurtechniker“ bietet dieses Modell keine allzu großen Schwierigkeiten (Bilder 18 und 19).

Das Gehäuse ist mit einer Linsensenkschraube M 2 × 8 im Dampfdom am Fahrwerk befestigt. Nach Entfernen des Ballastes werden das Stirnradgetriebe und der Motor zugänglich. Auf eine Beleuchtung der Stirnlampen wurde verzichtet, hingegen hat man Simili-Steine, wie bei vielen anderen Modellen, als modellgerechte „Beleuchtung“ verwendet.

Der Tender wird in einen Haken unter dem Führerhaus eingehangen. Er selbst bildet eine kompakte Einheit, Ober- und Unterteil sind miteinander verklebt. Lok- und Tenderkupplung sind in der üblichen Weise angebracht. Die elektrische Ausrüstung weicht, bedingt durch den Aufbau, etwas von den zuvor beschriebenen Modellen ab. Eine zwischen den Rädern angeordnete Schleiferplatte entnimmt von allen 8 Lokrädern den Fahrstrom. Die Leitungsschiene der rechten Schleifer überträgt ihn auf einen durch die linke Lagerplatte isolierten geführten Kontaktstreifen. An diesen ist die untere Drossel angelötet, die den Strom über eine Kupfergraphitbürste auf den Kollektor durchläßt. Nachdem er die Ankerwicklungen durchflossen hat, geht der Stromlauf über die andere Kohlebürste und die zweite Drossel zum Rahmen zurück. Der Stör-schutzkondensator ist vor den beiden Drosseln zwischen Kontaktstreifen und Rahmen angelötet und somit parallel zum Anker geschaltet. Über den Rahmen und 2 Kontaktnasen

der linken Schleifer schließt sich der Stromkreis. Fehler im elektrischen Teil sind in den meisten Fällen Abnutzungserscheinungen, die bei guter Pflege der Lokomotive nicht so schnell auftreten.

Lok fährt nicht an oder nur erst nach Anschieben

Dieser häufige Fehler kann verschiedene Ursachen haben: verschmutzte Radsätze, abgenutzte Schleifer oder Kohlebürsten und eine abgelötete Drossel. Verschmutzte Radsätze entstehen im Laufe der Zeit durch ein Staub-Öl-Gemisch, das sich auf dem Gleis absetzt oder durch eine schlechte Auflage auf dem Gleis. Wir erkennen sie an den schwarzen Stellen auf der

Lauffläche der Radspurkränze. Die Räder können mit der Spitze eines Schraubendrehers oder mit reinem Benzin, Tetra usw. gesäubert werden. Führt die Lok immer noch nicht allein an, so prüfen wir die Kohlen. Sind diese abgenutzt, dann ersetzen wir sie durch neue. Bekommen wir die alten Kohlebürsten schlecht heraus, nehmen wir eine Stecknadel oder einen anderen spitzen Gegenstand und schieben sie von der Seite vorsichtig aus ihren Führungen heraus. Dabei prüfen wir gleich den Anschluß der beiden Drosseln. Ist das Ergebnis immer noch nicht befriedigend, dann setzen wir das Gehäuse auf und legen das Modell auf den „Kopf“. Dadurch vermeiden wir bei der Demontage der Schleiferplatte ein Herausfallen des Zylinderblocks, der Steuerung und Gleitbahnhalter. Die Schleiferplatte entfernen wir nach Lösen der Senkschrauben M 2 × 12 vorn und M 2 × 8 hinten. Im Bild 29 sind die beiden Achsfedern und der Kontaktstreifen zur Stromübertragung zu sehen. Erstere haben die Aufgabe, die vertikal beweglich in ihren Lagern sitzenden vorderen Lokradsätze zwecks besserer Stromaufnahme nach unten zu drücken. Diese beiden Federn, im Bild 22 (Nr. 6 und 7), müssen eingebaut sein. Durch die Schleiferplatte wird die flache Feder von unten auf den Zylinderblock gedrückt, die doppelt abgewinkelte Feder wird über den Stehbolzen der Gehäusebefestigung geschoben und muß von oben auf die Achse drücken. Es ist möglich, daß durch falsches Nachbiegen die Feder von der Achse rutscht und deshalb auf der Schleiferplatte einen Kurzschluß verursacht. Das Auswechseln der Schleiferplatte bereitet weiter keine Schwierigkeiten. Bevor die neue Schleiferplatte eingebaut wird, müssen wir die beiden

Bild 18 Lok BR55: Pfeil: Gehäuseschraube

