

32542

JAHRGANG 14

FEBRUAR 1965

2

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,-

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



2

FEBRUAR 1965 · BERLIN · 14. JAHRGANG

Generalsekretariat des DMV, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41. Präsident: Staatssekretär und erster Stellv. des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz, Berlin – Vizepräsident: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Vizepräsident: Ehrhard Thiele, Berlin – Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin – Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Hansotto Voigt, Dresden – Heinz Hoffmann, Zwickau – Manfred Simdorn, Erkner b. Berlin – Johannes Ficker, Karl-Marx-Stadt – Frithjof Thiele, Arnstadt (Thür.).

Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Berlin – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Modellbahnen Leipzig – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, VEB PIKO Sonneberg (Thür.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 103 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing. oec. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1131. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborn-damm 141-167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
Aufruf zum XII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1965	33
Perspektive des VEB Piko	34
Prof. Dr.-Ing. habil. H. Kurz Paßstücke für parallele Überholungs- gleise der Spur 16,5 mm	35
Diesellok V 100 im Maßstab 1 : 5	36
G. Köhler Vierachsige Rekowagen der Deutschen Reichsbahn	37
Dieses war der dritte Streich	39
G. Ilner Der erste Gliedertriebwagenzug in der CSSR	40
Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft Kahla/Thüringen	41
E. Ullrich Besserer Zungenkontakt an Pilz- Weichen	42
M. Tritsch Stellschema für eine doppelte Kreuz- ungsweiche	42
H. Janas Neue Wagennummern an den Güter- wagen	43
K. M. Beyse Die Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn	44
J. Schrock Ein einfaches Gleisbildstellwerk	45
P. Karte Bauanleitung für eine einfache TT- Kreuzungsweiche	46
Bahnoptikum – Altes hervorgekramt – Dip.-Ing. F. Borchert Kuriositäten am Rande der Strecke ..	48
J. Schnitzer Zäune für unebenes Gelände	49
E. Gliesche Die Untergrundbahn von Budapest ..	50
G. Fromm Bauanleitung für eine Bahnsteigüber- dachung	52
... und wieder neue Pikowagen	52
Von H0 auf TT übergewechselt	55
Wissen Sie schon?	56
DDR-Modellbahnen in der Slowakei ..	56
Buchbesprechung	56
Der ältere Bruder half	57
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	58
B. Sachse TEE VT 11 ⁵ der westdeutschen Bun- desbahn	59
Mitteilungen des DMV	61
Leserbriefseite	62
Selbst gebaut	3. Umschlagseite

Titelbild

Immer mehr Dampflokomotiven werden bei der Deutschen Reichsbahn auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Die ölgefeuerte schwere Güterzuglokomotive 44 1698 im Bahnhof Halle Güterbahnhof.

Foto: G. Ilner, Leipzig

Rücktitelbild

Hansotto Voigt aus Dresden begeisterte auf dem Berliner Weihnachtsmarkt 1964 mit seiner 12,0 x 4,5 m großen 0-Anlage die Spreeathener.

Foto: M. Gerlach, Berlin

In Vorbereitung

Rekolok 19 015
Automatische Blockstellen-Schaltung
Modellbahnausstellung der AG Saalfeld/
Saale
Bauanleitung für Faltenbälge

Aufruf zum XII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1965

Воззвание на XII-ое международное соревнование мод. жел. дор. 1965

Call to the XIIth International Model Railway Competition 1965

Appel au XIIème concours international ferroviaire des modélistes 1965

Der XII. Internationale Modellbahnwettbewerb und die Modellbahnausstellung finden in Prag (ČSSR) in der Zeit vom 19. September bis 10. Oktober 1965 statt.

Um die traditionelle freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner weiter zu vertiefen, rufen die unterzeichnenden Organe die Modelleisenbahner aller europäischen Länder auf, am XII. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb teilzunehmen.

Wettbewerbsbedingungen

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsgruppen

Es werden folgende fünf Gruppen von Wettbewerbsmodellen gebildet:

- A) Modelltriebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle
 - 1. selbst angefertigte Modelle,
 - 2. Umbauten von Industriemodellen (frisierete Modelle).
- B) Modellschienenfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle
 - 1. selbst angefertigte Modelle,
 - 2. Umbauten von Industriemodellen (frisierete Modelle).
- C) Modelle von Hochbauten und Modelleisenbahnzubehör (Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden, Schrankenposten, Gleise, Weichen, Brücken usw.)
- D) Historische Modelle
- E) Technische Funktionsmodelle und spezielle Einrichtungen für Fernsteuerung (Weichenantriebe, Drehscheiben, Schaltelemente, Signale usw.)

III. Bewertung

- a) Die Modelle werden in den oben genannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: N, TT, H0, 0 und 1. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in die folgenden zwei Altersgruppen: 1. Teilnehmer bis 16 Jahre, 2. Teilnehmer über 16 Jahre.
- b) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbsmodelle wird durch die Jury nach den derzeit in der ČSSR gültigen Bewertungstabellen vorgenommen. Die Jury setzt sich aus Delegierten der unterzeichnenden Organe zusammen. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 10. September 1965 an folgende Adresse eingesandt werden: Ústřední klub železničnický modelářů ČSSR, Praha 1, Opletalova 29. Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem werden noch folgende Angaben gewünscht: Anschrift, Alter und Beruf (bei Kollektivteilnehmern noch die Anschrift des Kollektivs) sowie die Gruppe, in welche das Modell eingeteilt werden soll.

Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpakets bzw. einer Expresgutendung nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch den Veranstalter getragen wird.

Alle eingesandten Modelle sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der ČSSR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.

V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung erfolgt in Prag am 19. September 1965, vor der Eröffnung der Ausstellung. Als Preise werden Sachspenden – vornehmlich Erzeugnisse der Modellbahnindustrie – vergeben.

Wir wünschen den Teilnehmern aus allen Ländern Europas einen guten Erfolg und hoffen auf eine rege Teilnahme.

Der Zentrale Klub der Modelleisenbahner
der ČSSR

Ungarischer Modelleisenbahner-Verband

Die Zentrale Modellbau-Sektion von Polen
– Gruppe Modelleisenbahn –

Deutscher Modelleisenbahn-Verband

Redaktion „Der Modelleisenbahner“

Werte Kunden!

Werte Modelleisenbahner!

In der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ erschienen in der Vergangenheit immer wieder Artikel und Leserbriefe, die die Modellbahnindustrie, und hierbei besonders den VEB Piko, der Kritik unterzogen, die Wünsche der Modelleisenbahner bei der Entwicklung und der Produktion nicht genügend zu berücksichtigen.

Im letzten Artikel „Jetzt hat die Modellbahnindustrie das Wort“ (Heft 1/65) legt Herr Gerlach den Standpunkt der Modelleisenbahner und ihre Wünsche noch einmal dar und wirft einige Fragen auf, die es gilt, zwischen den Modelleisenbahnern und der Modellbahnindustrie zu klären.

Herr Gerlach schrieb dabei u. a., daß die Modellbahnfreunde wissen, daß der Export für die Modellbahnindustrie eine wichtige Rolle spielt, und wir stimmen zu, wenn ausgeführt wird, daß man ausgesuchte „Kostbarkeiten“ in hervorragender Qualität sowohl im Export als auch im Inland gut verkaufen kann.

Verständlich und richtig ist auch die Feststellung, daß Entwicklungszeiten für den Kunden uninteressant sind, daß aber die Produktionsaufnahme einiger neuer Erzeugnisse innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, sagen wir innerhalb eines Jahres, notwendig ist. Die Herausgabe eines Triebfahrzeuges erfordert einen hohen Aufwand an Entwicklungs- und besonders an Werkzeugkosten. Durch immer besser werdende Detaillierung sind diese Kosten nach wie vor im Steigen begriffen. Das ist bei uns genauso wie bei führenden Modellbahnherstellern des Auslandes. Es ist klar, daß diese hohen Vorleistungen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes durch den Absatz der Erzeugnisse amortisiert werden müssen. Die Höhe der Amortisationsquote je Erzeugnis wird entscheidend beeinflusst durch die im gleichen Zeitraum zu fertigende und absetzbare Gesamtstückzahl, denn man kann ohne weiteres verlangen, daß die Modellbahnerzeugnisse einen angemessenen Preis zu anderen Konsumgütern haben.

Es ist deshalb für jeden Modellbahnerzeugnisse herstellenden Betrieb von außerordentlicher Wichtigkeit, das Gesamtsortiment seiner Fertigung so zu gestalten, daß einerseits einige kostengünstige Basiserzeugnisse vorhanden sind und andererseits auf dieser Grundlage eben die ausgesuchten „Kostbarkeiten“ ebenfalls zu einem vertretbaren Preis gefertigt werden können. Dieser Grundgedanke lag und liegt der Gesamtkonzeption des VEB Piko Sonneberg zugrunde.

Es hat natürlich einige Zeit gedauert, bis dieser neu gegründete Betrieb — er entstand im Jahre 1961 — die eben erwähnte Konzeption in etwa verwirklicht hat. Daraus resultieren auch die Unzulänglichkeiten der Vergangenheit, die besonders im Kreis der Modellbahnfreunde immer wieder Grund zu Verärgerungen gaben. Wir glauben aber, daß wir im Laufe des Jahres 1964 einen entscheidenden Schritt vorangekommen sind und daß sich in der Arbeit des Betriebes im Jahre 1965 und

in der Verwirklichung der Perspektive des Betriebes bis 1970 weitere Verbesserungen ergeben, die uns einen steigenden und zufriedenen Kundenkreis sichern.

Damit eine Vorstellung darüber besteht, in welchem Umfang von uns neue Triebfahrzeuge — denn gerade das ist eine in der letzten Zeit viel diskutierte Frage — herausgebracht werden können, sagen wir unseren Kunden an dieser Stelle, daß dies je Jahr im Durchschnitt zwei Lokomotiven sein werden. So wurden von uns zur vorjährigen Leipziger Frühjahrsmesse zwei Triebfahrzeuge, nämlich die Ellok der Baureihe E 69 und eine französische Ellok, herausgebracht. Wir werden zur Leipziger Frühjahrsmesse 1965 die Dampflok der Baureihe 89² unseren Kunden endgültig anbieten. Selbstverständlich wird auch das Wagenprogramm Erweiterungen erfahren.

Die Fortführung unseres Entwicklungsprogramms wird durch folgende Konzeption bestimmt: Wir werden die Entwicklungen der Triebfahrzeuge, die unter Einbeziehung des von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurz geleiteten Instituts für Eisenbahnbetriebstechnik der Hochschule für Verkehrswesen begonnen wurden, in bester Qualität fortsetzen.

Aus wirtschaftlichen Gründen können natürlich nicht alle Wünsche befriedigt werden. Es kommt daher darauf an, durch eine bedarfsgerechte Auswahl von Entwicklungsthemen einen maximalen Erfolg zu erzielen. Der Schlüssel dazu ist die engste Zusammenarbeit mit dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband und dem Außen- und Binnenhandel.

Zu diesem Zweck ist von uns im vergangenen Jahr mit kompetenten Vertretern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, des Außen- und Binnenhandels und der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ eine umfassende Aussprache geführt worden. Als Ergebnis wurden verbindliche Festlegungen getroffen, die Bestandteil unseres Entwicklungsplanes geworden sind. Wir bitten die Leser um Verständnis dafür, daß wir Einzelheiten an dieser Stelle nicht darlegen können, da es sich hierbei um internes Material handelt. Wir begrüßen es deshalb auch, wenn die Redaktion dafür vollstes Verständnis hat. In dem Artikel „Jetzt hat die Modellbahnindustrie das Wort“ wird der Industrie eine umfangreiche Wunschliste vorgelegt. Ohne hier schon Einzelheiten nennen zu können, geben wir jedoch allen Interessenten bekannt, daß unsere Auswahl sich auch innerhalb dieser Grenzen bewegt. Auch im Hinblick auf verschiedene Kleinigkeiten, die aber entscheidend den Gesamteindruck und die Qualität eines Erzeugnisses abrunden, ist einiges getan. Unsere Wagen werden mit Metallradsätzen ausgerüstet, so daß die Laufeigenschaften verbessert werden. Eine wesentlich verbesserte Kupplung ist entwicklungsseitig abgeschlossen und befindet sich in der technologischen Vorbereitung zur Produktion.

Wir hoffen, daß diese Ausführungen dazu angetan sind, bei allen Modellbahnfreunden Klarheit über die weitere Perspektive zu schaffen. Diese Zeilen sollen auch die Überzeugung vermitteln, daß wir ständig bemüht sind, unsere Kunden nach besten Möglichkeiten zufriedenzustellen, so daß auch das gegenseitige Verständnis zwischen Betrieb, Handel und Verbraucher ständig verbessert wird.

Horn, Werkdirektor des VEB Piko Sonneberg

Paßstücke für parallele Überholungsgleise der Spur 16,5 mm

Вставные детали для параллельных обгонных путей колеи 16,5 мм

Short Fitting Rails for Parallel Side-Tracks of Gauge 16,5 mm

Parties justes du rail pour voies parallèles au dépassement à l'échelle H0 (16,5 mm)

Im Gleissystem 1 : 3,73 werden zur Zeit kurze Paßstücke verwendet, wenn Aufbauanlagen aus Gleisstücken mit bestimmten Längen errichtet werden sollen. Bekanntlich beträgt die Grundlänge 210 mm. Die Kreuzung 1 : 3,73 und die doppelte Kreuzungsweiche 1 : 3,73 sind danach bemessen. Die einfache Weiche 1 : 3,73 kann durch ein Verlängerungsstück von 26 mm auf die gleiche Grundlänge gebracht werden (Bild 1).

Der Winkel dieser Gleisverbindungen beträgt 15°.

Da die maßstäbliche Länge der Schwellen 30 mm be-

stücke für parallele Überholungsgleise (PPÜ-Gleisstücke) verwenden, so ergeben sich die folgenden Möglichkeiten. Der Aufbau soll nach dem in Bild 2 gezeigten Schema erfolgen.

Dabei werden für fünf Parallelgleise sechs einfache Weichen und zwei DKW verwendet, außerdem zwei Bogen B 600 mit 600 mm Halbmesser, deren Tangentiallängen 79 mm betragen.

Sollen auch im Gleis 5 Weichen liegen, so ändert sich der Aufbau nach Bild 3b.

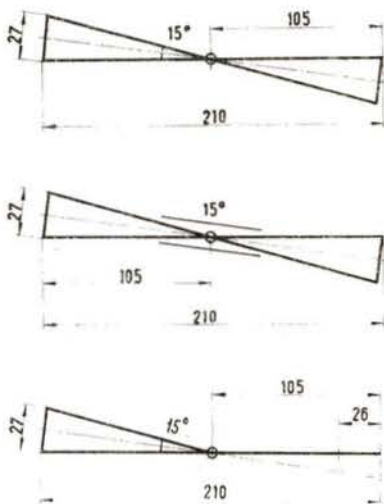


Bild 1

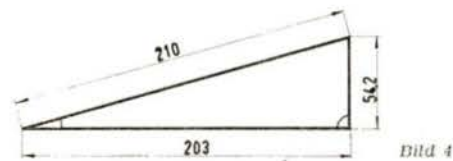


Bild 4

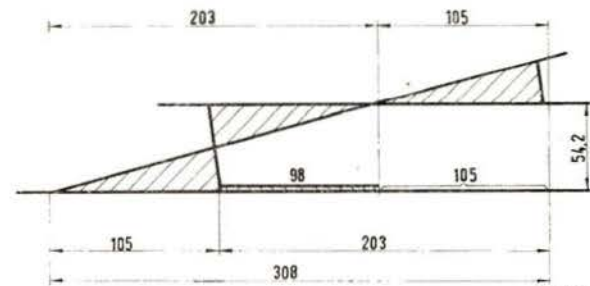


Bild 5

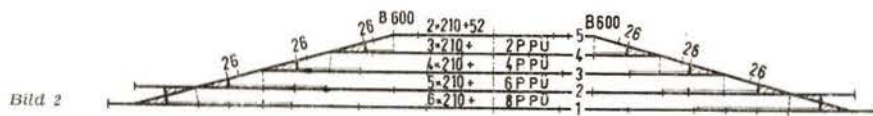


Bild 2

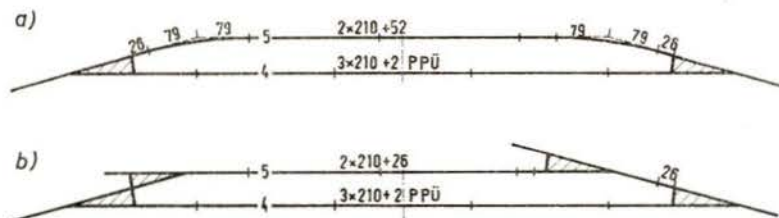


Bild 3

trägt, gibt es Schwierigkeiten am stumpfen Ende der einfachen Weichen bzw. an den beiden Enden der Kreuzungen und Kreuzungsweichen. Einen Gleisabstand von 55 mm (genauer 54,2 mm) vorausgesetzt, der allgemein üblich geworden ist, dürften die am Ende der Paßstücke liegenden Schwellen nur eine Länge von 27 mm haben. Daher wurden kurze Paßstücke verwendet, die zugleich schmaler waren als die übrigen Gleisstücke.

Will man zur Erzielung einer größeren Laufruhe und

damit einer höheren Betriebssicherheit längere Paßstücke für parallele Überholungsgleise (PPÜ-Gleisstücke) verwenden, so ergeben sich die folgenden Möglichkeiten. Der Aufbau soll nach dem in Bild 2 gezeigten Schema erfolgen.

Da es unbequem ist, Gleisanlagen aus kurzen Gleisstücken aufzubauen, ist eine Doppellänge $2 \times$ PPÜ erwünscht, d. h. ein Gleisstück von 196 mm Länge. Damit

müßte das folgende Sortiment an geraden Gleisstücken vorgehalten werden:

210, 105, 52 und 26 mm und
Doppel-PPÜ = 196 und PPÜ = 98 mm.

Der Gedanke liegt nahe, hier im Interesse der einfachen Lagerhaltung eine Reduzierung vorzunehmen.

Die erste Frage ist dabei, ob man auf eine Verkürzung der Endschwellen bei den Paßstücken verzichten will oder nicht. Wenn nein, so sind die kurzen Stücke PPÜ notwendig, da sie paarweise benötigt werden. Die Verkürzung der Schwellen könnte aber in die 26-mm-Stücke

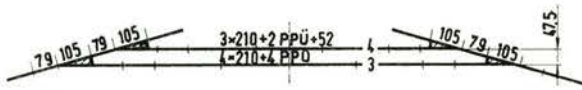


Bild 6

gelegt werden, so daß die Notwendigkeit, eine Schwelle nachträglich kürzen zu müssen, nur noch bei Kreuzungen und DKW auftritt.

Bei parallelen Stumpfgleisen gäbe es eine Verschiebung der Prellböcke, weil der Ausgleich durch die Doppel-PPÜ nur bei zweiseitig angeschlossenen Gleisen erfolgt. Dieser Mangel ist kein funktioneller, sondern nur ein optischer. Der Versatz beträgt dabei 7 mm.

Die zweite Frage ist die, ob überhaupt auf Gerade der Längen 210 und 105 verzichtet werden könnte. Das ergäbe zwar eine starke Reduzierung, aber der nachträgliche Einbau von Weichen und Kreuzungen wird erschwert, da diese dann länger sind als die nur 196 mm langen geraden Schienenstücke.

Daher wird folgende Lösung vorgeschlagen:

210 als Grundlänge beizubehalten,
196 als Doppel-PPÜ neu einzuführen,
98 als PPÜ neu einzuführen,
52 und 26 beizubehalten.

Auf 105 kann verzichtet werden, dafür kann 98 verwendet werden. Die bisherige Länge 39 kann auch entfallen, da die Differenzlänge $39 - 26 = 13$, die bisher notwendig war, durch $210 - 196 = 14$ erzielt wird.

Differenzen von 1 mm lassen sich an den Stößen ausgleichen. Dies gilt auch für die Vergrößerung des Gleisabstandes mit Hilfe von 26-mm-Stücken. Diese Länge entspräche einer Länge von etwa 25 mm in den parallelen Gleisen, bzw. erfordert das dort liegende 26-mm-Stück etwa 27 mm in der Schrägen. Die Vergrößerung des Gleisabstandes beträgt dabei etwa 7 mm.

Die Paßstücke Doppel-PPÜ und PPÜ sollten als Kennzeichen an einem Ende verkürzte Endschwellen haben und außerdem unterseitig die Aufschrift „PPÜ“ erhalten, damit sie mit den Normallängen nicht verwechselt werden.

Durch die geringe Differenz zwischen 210 und 196 ist eine Anpassung in 14-mm-Stufen für kompliziertere Gleisspläne möglich, ohne daß kurze Ausgleichsstücke der bisherigen Form mit den erwähnten Nachteilen verwendet werden müssen.

Soll der Gleisabstand unter Ausnutzung der Verkürzung bei einfachen Weichen noch kleiner werden, so kann ein Aufbau nach Bild 6 erfolgen.

Werden statt B 600 die Bögen B 500 oder B 440 verwendet, so ist zu beachten, daß zur Ergänzung ihrer Tangentenlänge nicht 26 mm, sondern 39 mm bzw. 47 mm erforderlich sind. Damit ändern sich die im Bild 2 und 3a für Gleis 5 angegebenen Gleisstücke.

Diesellok V 100 im Maßstab 1:5

Das Modell einer V 100 zeigten die „Jungen Techniker“ der Betriebsberufsschule des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“, Babelsberg, auf der „Messe der Meister von Morgen 1964“. Das Projektionsmodell im Maßstab 1:5 diente als Grundlage für die Projektierung und den Bau des Funktionsmodells. Am Beispiel der Montage des Schnittmodells wurde der Montageablaufplan besonders der Rohrleitungen und der elektrischen Installation festgelegt. Die Erkenntnisse bei der Gestaltung und dem Bau des Projektierungsmodells waren ein wesentlicher Beitrag zur Verkürzung der Forschungs- und Entwicklungszeit. So konnte die Entwicklungszeit und der Bau des Funktionsmodells in zehn Monaten abgeschlossen werden. Der volkswirtschaftliche Nutzen durch die Modellprojektierung der Diesellok V 100 beträgt 20 000 MDN.

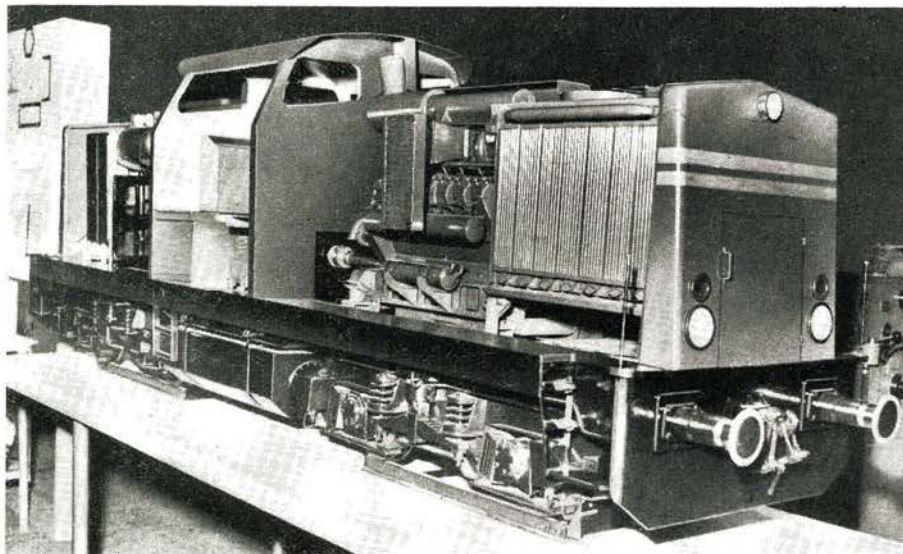


Foto: P. Kuhl, Berlin

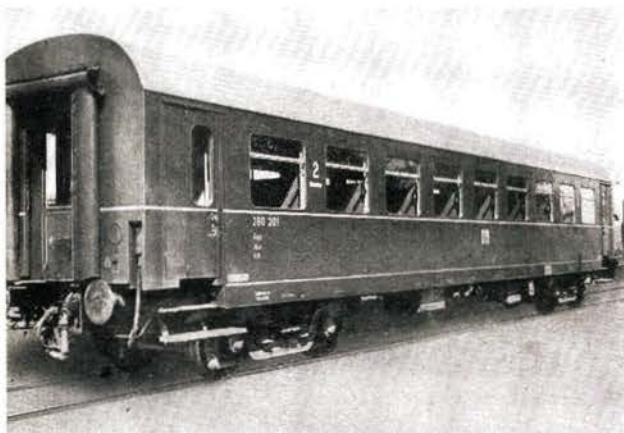


Bild 1 Vierachsiger Rekowagen der Deutschen Reichsbahn

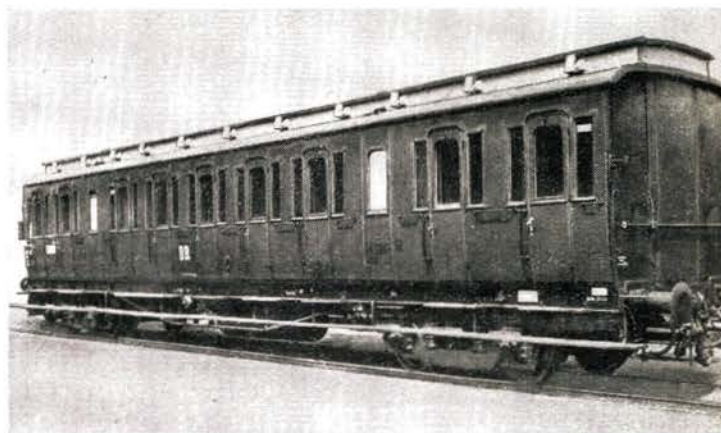


Bild 2 Der alte vierachsige Abteilwagen

Ing. GOTTFRIED KOHLER, Berlin

Vierachsige Rekowagen der Deutschen Reichsbahn

Für das Rekonstruktionsprogramm beim Reisezugwagenpark der DR ist mit dem Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt eine leistungsfähige Produktionsstätte gefunden worden. So verließen bis zum 30. September 1964 der 2608. zwei- bzw. dreiachsige rekonstruierte Reisezugwagen das Werk, dazu kamen 158 Bahnpostwagen.

Jetzt hat die Rekonstruktion von vierachsigen Reisezugwagen begonnen. Es handelt sich um die Abteilwagen mit den Stammmummern 420, 421, 430 und 431. Diese Fahrzeuge — künftig mit der Stammmummer 260 — sollen in kurzen D- und Eilzugverbindungen, also im Nahverkehr eingesetzt werden. Sie sind für Geschwindigkeiten von 120 km/h ausgelegt und so konstruiert, daß sie den vielen Forderungen einer technologisch günstigen Instandhaltung Rechnung tragen und einen hohen Standardisierungsgrad erreichen. Hierbei konnten die vielen Erfahrungen vom Serienbau der zwei- und dreiachsigen Wagen genutzt werden.

Gestaltung des Wagenkastens

Die neuen Rekowagen sind als Durchgangswagen mit Mittelgang ausgeführt worden. Es stehen insgesamt 64 Sitzplätze zur Verfügung, die in acht Abteilen mit der Sitzanordnung 2 + 2 aufgegliedert wurden. Dabei teilt eine Trennwand mit Pendeltür den Fahrgastraum in Raucher- und Nichtraucherabteil auf. Eingebaut wurden die aus den anderen Rekowagen schon bekannten Klappfenster mit rahmenlosem Unterteil und der Breite von 1200 mm. Die Klappfenster lassen eine freie Öffnungshöhe von 260 mm zu.

Die Sitzplätze sind nach neuesten Erkenntnissen des medizinischen Dienstes ausgeführt worden, sie sind bequem und bieten eine freie Sitzbreite von je 490 mm. Gut gelöst ist auch die Anbringung der Gepäckraufen, die quer zur Wagenlängsachse montiert wurden und eine große Ablagefläche haben.

Großzügig ist die Auslegung der Endeinstiegräume und auf den Einsatzzweck abgestimmt; sie nehmen einen Großteil der einsteigenden Fahrgäste sofort auf. Dieser verhältnismäßig große Vorraum gestattet auch den

Transport bzw. das Abstellen von sperrigem Gut und sogar von Kinderwagen. Zwei Klappsitze vervollständigen diesen Raum, der am Nichtbremsende auch den Abort enthält.

Schiebetüren trennen den Fahrgastraum vom Vorraum. Zu den Stirnseiten hin abgeschlossen wird er durch zweiteilige Schiebetüren aus Aluminium, die verschließbar sind. Außen am Wagenende wurden Wulstübergänge nach UIC angebracht. Für die vier Einstiege, die am Ende des Fahrzeugs sind, wurden Drehfalttüren, die sich schon bei dem Reisezugwagen Typ B bewährt haben, vorgesehen. Deren lichte Öffnung von 760 mm gestattet es, bequem einen Kinderwagen einzuladen.

Aufbau des Rekowagens

Der Wagenkasten wurde vollständig geschweißt. Dabei bestehen die Seitenwände aus 2 mm dicken Blechen, die das Gerippe aus abgekanteten Z-Profilen von 3 mm Dicke umschließen. Der Wagenkasten ist selbsttragend, und viele Grundsätze des Leichtbaus konnten darin vereint werden. Auch der Oberrahmen der Seitenwände wurde mit den Dachschalen verschweißt. Das Blech des Daches ist 1,5 mm dick.

Der Wagenkasten ist 18 400 mm lang und hat über das Seitenwandblech gemessen eine Breite von 2 900 mm.

Die Untergestelle wurden völlig neu angefertigt und konnten dadurch einheitlich ausgeführt werden. Sie haben außenliegende Langträger, die mit den Seitenwänden direkt verschweißt worden sind. Ihre Diagonal- und Längssteifigkeit wird durch ein 1,25 mm dickes gesicktes Fußbodenblech erreicht. Für die Quersteifigkeit sorgen die Hauptträger und sonstige Querträger. Diese werden auch für die Aufhängung einiger Aggregate ausgenutzt.

Die Zugvorrichtung ist gegenüber den Altbauwagen unterteilt worden. Für die Bremsausrüstung konnte die einheitliche KE-GP-Bremse mit geteilten Bremssohlen Bg 300 und Plastbremssohlen eingesetzt werden. Eine Handbremse, die im kleineren Vorraum untergebracht ist, gestattet eine Abbremsung auf beide Drehgestelle.

Ausführung des Laufwerks

Alle vierachsigen Rekowagen erhalten UIC-Rollenlager-radsätze. Die Drehgestelle, die bisher unter den Fahrzeugen waren, bleiben – soweit es sich um Drehgestelle amerikanischer Bauart handelt – erhalten und werden völlig aufgearbeitet. Falls der Bedarf nicht ausreichen sollte, werden noch Drehgestelle der Regelbauart untergesetzt. Einheitliche Drehpfannen kommen zum Einsatz.

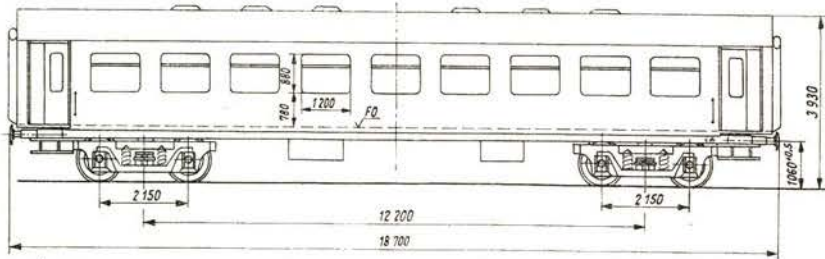


Bild 3 Maßskizze des vierachsigen Rekowagens

Fotos: Archiv
Zeichnung: D. Reiniger, Berlin

Mit diesem Laufwerk und der KE-Bremse mit dem Steuerventil KE 1c sind alle Voraussetzungen gegeben, um das Fahrzeug für Höchstgeschwindigkeiten bis 120 km/h einzusetzen.

Einrichtungen der Fahrzeugelektrik

Die Fahrzeuge sind sowohl mit Dampf als auch elektrisch heizbar. Raumthermostate sorgen für gleichmäßige Temperaturen von 20 °C in den Fahrgasträumen. Bei der elektrischen Heizung handelt es sich um eine für 1000-V-Einphasenwechselstrom 16²/₃ Hz bzw. 50 Hz mit automatischer Regelung ausgelegte Anlage. Die elektrischen Heizkörper befinden sich unter den Sitzplätzen. Bei der Dampfheizung wurde eine Niederdruckumlaufheizung eingebaut. Als Heizkörper dienen Aluminiumrohre mit Rippen, die längs unter den Seitenwandfenstern angeordnet sind.

Die Beleuchtung aus Wechselstromleuchtstofflampen ist über den gesamten Mittelgang in Reihe angeordnet.

Schlußbetrachtung

Es gäbe noch eine Reihe von Einzelheiten über das Fahrzeug zu sagen, doch sei hier nochmals auf die wesentlichsten Vorteile verwiesen. Mit dem neuen Reko-Reisezugwagen wird den Fahrgästen ein hoher Fahrkomfort angeboten und den Eisenbahnern ein Fahrzeug übergeben, das durch den hohen Standardisierungsgrad rentabel in der Pflege und für die In-

standhaltung ist. Das Zugbild verbessert sich durch die glatten Seiten- und Stirnwände erheblich. Die Deutsche Reichsbahn hat sich bei der Entscheidung, die vierachsigen Personenwagen mit hölzernem Wagenkasten zu modernen Mehrzweckwagen des Reisezugdienstes umzubauen, gut beraten lassen.

Einige technische Daten

Länge über Puffer	18 700 mm
Drehgestellachsstand	2 150 mm
Drehzapfenabstand	12 200 mm
Abteillänge	1 688 mm
Wagenkastenlänge	18 400 mm
Wagenkastenbreite	2 900 mm
Höhe des Wagenkastens von Schienenoberkante	3 930 mm
Anzahl der Sitzplätze	64 und zwei Klappsitze
Eigenmasse des Wagens	30 t
Materialeinsatz je Sitzplatz	469 kg

Schienenfahrzeuge zur Leipziger Jubiläumsmesse 1965

Die Schienenfahrzeugindustrie der DDR wird zur Frühjahrsmesse mit einer großen Auswahl leistungsfähiger und moderner Fahrzeuge erscheinen. 21 Erzeugnisse werden bereitstehen, von denen 10 neu entwickelt sind. Das Profil dieses wichtigen Industriezweiges, wie es im RGW festgelegt wurde, wird immer kenntlicher. Es konzentriert sich auf die Fertigung von Diesellokomotiven in der Leistungsklasse von 1000 PS bis 2400 PS, auf Reisezugwagen Typ Y mit vielen Variationsmöglichkeiten der Innenausstattung und die Kühlwagenproduktion. Gleichzeitig macht sich der Anteil elektrischer Lokomotiven deutlicher bemerkbar. So werden die 50-Hz- und die 16²/₃-Hz-Lokomotiven und eine autonome Lokomotive (für Fahrleitungsbetrieb und mit Dieselmotor ausgerüstet) ausgestellt sein.

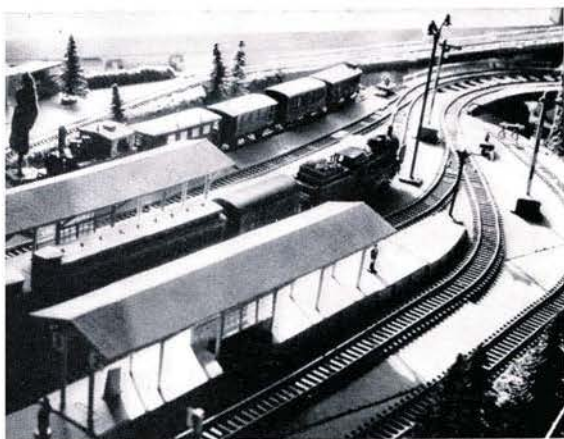
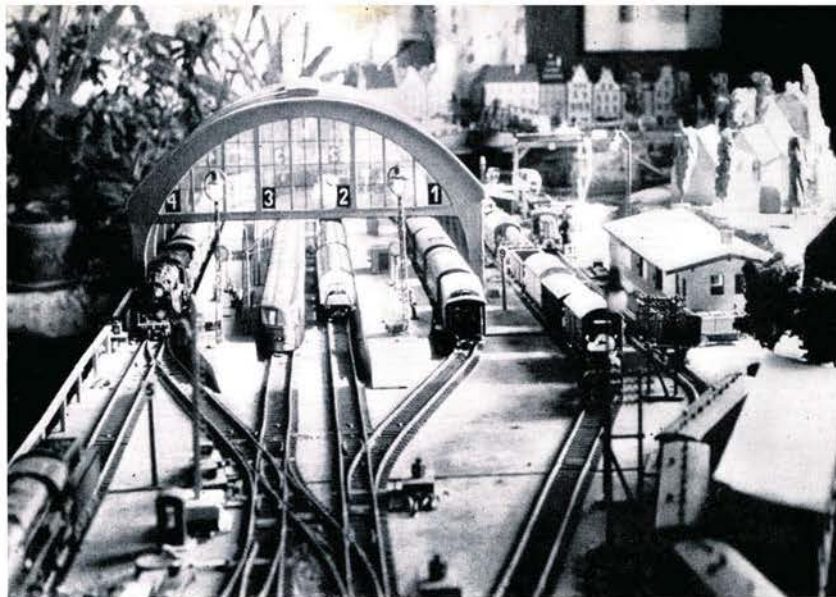
Als Anschauungsmöglichkeit wird auf dem Ausstel-

lungsgelände eine Modellbahnanlage aufgebaut, auf der alle neuen Erzeugnisse noch extra zu sehen sein werden.

Der Messeschlager dürfte die Weiterentwicklung des vierachsigen LVT – als zweites Baumuster gefertigt – sein. Die äußere Gestaltung und die Formschönheit werden die Messebesucher von den neuen Grundsätzen, die sich in der Schienenfahrzeugindustrie bemerkbar machen, überzeugen.

Das Sortiment der Dieselloks reicht – wie schon angegeben – bis zur V 240. Das zweite Baumuster der V 100 mit einigen Veränderungen im Laufwerk, die V 200 mit einem aus glasfaserverstärkter Plaste gefertigtem Führerhaus in vierachsiger Ausführung und die sechssächsige V 240 als zweite Entwicklung der V 180 201 gehören mit zum Angebot aus dem VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg. Kö

Fotos: Dr.-Ing. M. Berger,
Kössern, Kreis Grimma



Dieses war der dritte Streich

Bereits die dritte Anlage baute Herr Dr.-Ing. M. Berger für seine drei Jungen (6, 8 und 10 Jahre). Die Modelleisenbahn war 6 m lang und 1,25 m breit. Der Gleisplan entsprach einer zweigleisigen Hauptbahn mit einer Schmalspurbahn (Zeuke/Herr). Das Gelände war teils städtisch bebaut, größtenteils jedoch mit einer Flußlandschaft, die in ihren Details etwa dem Muldetal entsprach, versehen. Viele Gebäude (Bahnhöfe, Güterschuppen, Haltepunkt) sowie alle Brücken wurden selbst gebaut ebenso auch einige Fahrzeuge.

Als nächstes ist eine „Old-Timer“-Anlage geplant, auf der nur historische Modelle fahren sollen und deren Bauten und Zubehör der Zeit etwa um 1870 bis 1913 entsprechen. Eine preußische S 1 nach unserer Bauanleitung (Hefte 6 und 7/1963) ist schon fast vollendet. Der gesamte Aufbau der Anlage wird aber mindestens noch ein Jahr in Anspruch nehmen.

„Mit großem Interesse lese ich jeden Monat Ihre Fachzeitschrift, hilft sie mir doch, vieles leichter und wirklichkeitsnah zu gestalten. Mittelpunkt meiner 1,20 x 1,80 m großen H0-Anlage ist der Bahnhof Hagenau mit einem einständigen Lokschuppen und dem Werkanschluß zum Sägewerk. Das Bild zeigt eine frisierte Lok der Baureihe 50 während eines längeren Aufenthaltes in Hagenau. Eine Lok der Baureihe 80 fährt gerade einen Wagen mit Kohlen zum Sägewerk“.

Manfred Reyer, Leubnitz-Werdau





Der erste Gliedertriebwagenzug in der ČSSR

fährt auf der Pioniereisenbahn in Plzen. Hier haben die Kinder dem großen Vorbild etwas voraus, und man merkt, wie stolz sie auf ihre Eisenbahn sind. Dementsprechend groß ist auch die Nachfrage nach den Fahrkarten. In der hochsommerlichen Schönwetterzeit können die jungen Eisenbahner mit 2500 Fahrgästen an einem Tag rechnen.

Die Pioniereisenbahn wurde erst 1958 gebaut, dafür hat man sich aber auch gleich für den elektrischen Betrieb entschlossen. Die Bahnlinie ist 1600 m lang und hat zwei Kehrschleifen bei den Bahnhöfen Lochotin und Na Vinicich, in der Mitte etwa ist noch ein Haltepunkt für Besucher des Zoos eingerichtet.

Tschechoslowakische Eisenbahner bauten die Strecke, die städtischen Straßenbahner errichteten die Oberleitung und der Rat der Stadt die beiden Bahnhöfe. Die Fahrzeuge

(600 mm Spurweite) haben Arbeiter der Skoda-Werke extra entwickelt.

Auf der Bahn wird mit 600 V Gleichstrom gefahren, der aus der naheliegenden O-Bus-Leitung entnommen wird. Der Triebwagen hat einen 35-kW-Motor mit Kettenantrieb (Gall'sche Kette), der Fahrerstand ist für Doppelsteuerung mit 48 V Niederspannung eingerichtet. Eine Druckluftbremse und die vom Fahrerstand aus pneumatisch zu bedienenden Falttüren der Wagen geben den jugendlichen Fahrern viel Verantwortung.

Die Plzner Pionier-Eisenbahner wissen, daß es in der DDR auch Pioniereisenbahnen gibt, sie würden sich freuen, wenn es zu einem Brief- und Fotoaustausch mit den deutschen Freunden käme. Ihre Anschrift lautet: Pionýrská Železnice, Park Kùltury, Plzen, ČSSR. Text und Fotos: G. Illner, Leipzig

