

3. JAHRGANG / NR. **10**
BERLIN / OKT. 1954

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT / BERLIN W 8

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
Erfolgreiche Leipziger Messe 1954	277
<i>Ing. W. Oeding</i>	
Der Leitungsbausatz — Ein neues Erzeugnis des VEB Kabelwerk Köpenick für den Modelleisenbahnbau	278
Neue Fahrzeuge bei der Deutschen Reichsbahn	279
Modelleisenbahner stellten aus	280
<i>Ing. Günter Schlicker</i>	
Neue gedeckte Großraumgüterwagen der Deutschen Reichsbahn	282
Bist Du im Bilde?	286
<i>Heinz Böhme</i>	
Raum ist in der kleinsten Hütte	286
<i>Ing. Günter Fromm</i>	
Wir bauen uns ein Empfangsgebäude	289
<i>Erhard Schröter</i>	
Für unser Lokarchiv — Diesel-Lokomotive V 80	297
<i>Willy Schönitz</i>	
Einfache Berechnung eines Modelleisenbahntransformators	299
<i>Ing. Wilhelm Drüger</i>	
Einbau des Piko-Permamotors in die Modell-Lok der Baureihe 42	301
Unser Preisausschreiben	303
Das gute Modell	3. Umschlagseite
Titelbild:	
Eine Lokomotive fährt Auto. Transport einer Lok der Baureihe 03 auf einem Kuhlemeyer-Fahrzeug	
Rücktitelbild:	
Immer wieder schön ist eine Fahrt auf der Dresdner Pioniereisenbahn	

AUS DEM INHALT DER NÄCHSTEN HEFTE:

Hansotto Voigt
100 Jahre Dampflokomotiven

John Bärwaldt
Eine Schranke mit Heizdrahtantrieb

Zur Raumfrage der Jungen Eisenbahner

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

ING. KURT FRIEDEL
Ministerium für Maschinenbau
HV Elektromaschinenbau
Berlin W 1, Leipziger Str. 5—7

DR.-ING. HARALD KURZ
Hochschule für Verkehrswesen
Prüffeld am Lehrstuhl für Betriebstechnik der
Verkehrsmittel, Dresden A 27, Hettnerstr. 1

ERICH KLINGNER
Zentralvorstand der Industriegewerkschaft
Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit
Berlin W 8, Unter den Linden 15

HANSOTTO VOIGT
Kammer der Technik, Bezirk Dresden
Dresden A 20, Basteistr. 5

HORST SCHOBEL
Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im
Pionierpark „Ernst Thälmann“
Berlin-Oberschöneeweide, An der Wuhlheide

FRITZ HORNBOKEN
VEB Elektroinstallation Oberland
Sonneberg II/Thüringen
Köppelsdorfer Str. 132

JOHANNES HAUSCHILD
Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bw Leipzig, Hbf.-Süd
Markranstädt bei Leipzig, Eisenbahnstr. 8

GÜNTER BARTHEL
Grundschule Erfurt-Hochheim
Erfurt, Tiroler Str. 55

Erfolgreiche Leipziger Messe 1954

Die Leipziger Messe 1953 war mit ihrem großen internationalen Erfolg und dessen günstigen Auswirkungen auf den West-Ost-Handel zweifellos ein Markstein auf dem Wege zur Normalisierung des Welthandels.

Seit der vorjährigen Leipziger Messe hat sich die Förderung der Wirtschaftskreise zahlreicher Länder nach einer Verstärkung des West-Ost-Handels immer mehr durchgesetzt. Sie fand ihren sichtbaren Ausdruck in den beiden letzten Handelskonferenzen der europäischen Wirtschaftskommission der UN, die Maßnahmen einleiteten zur Beseitigung der bestehenden Handelschranken und zur Ausweitung des internationalen Warenverkehrs.

Auch der Außenhandel der Deutschen Demokratischen Republik mit den westlichen Ländern ist in der Zwischenzeit beträchtlich angewachsen. So konnte die Deutsche Demokratische Republik seit der Leipziger Messe u. a. Handelsabkommen mit Ägypten, Libanon, Österreich, Belgien, Griechenland, Frankreich, Finnland und der Türkei abschließen oder Erhöhung des bereits bestehenden Warenaustausches vereinbaren.

Auf der Leipziger Messe 1954 war die Deutsche Demokratische Republik mit einem erweiterten Sortiment von Erzeugnissen ihrer Produktionsmittel- und Verbrauchsgüterindustrie vertreten, mit vielen Neuentwicklungen auf beinahe allen Gebieten der Industrie.

In 17 großen Messehallen und auf rund 60 000 m² Freifläche sowie in einem Messehaus der Innenstadt — im „Buchgewerbehaus“ — bot die Technische Messe Leipzig 1954 einen interessanten Querschnitt durch die Produktionsmittel-, Apparate-, Energie- und Kraftmaschinen-, elektrotechnische und chemische Fertigung der Deutschen Demokratischen Republik. Daneben waren die Sowjetunion und die Volksdemokratien mit großen Kollektivschauen vertreten, die vor allem einen Einblick in die technische Entwicklung dieser Länder gestatteten. Die Beteiligung führender westdeutscher und westeuropäischer Industrieunternehmen ist gegenüber den Vorjahren sprunghaft angestiegen.

Um aus dem überaus reichhaltigen Angebot der Deutschen Demokratischen Republik einige Schwerpunkte herauszugreifen, sei zunächst auf die Gruppe Schwermaschinenbau eingegangen. Unter dem Sammelbegriff Schwermaschinenbau rangieren in Leipzig Ausrüstungen für Bergbau und Schwerindustrie, Getriebe, Förderanlagen der verschiedensten Verwendungszwecke, schwere Bau- und Keramikmaschinen, Ausrüstungen für die Schwerchemie sowie Erzeugnisse des Kranbaues. Besonders interessant waren in dieser Gruppe Neukonstruktionen von schweren und schwersten Eisenbahndrehkränen bis 100 t, ferner ein neuentwickelter Turm-Wippdrehkran mit 30 t Tragkraft bei 28 m Ausladung. Als Modelle wurden u. a. ein Schwimmkran für 150 t Tragkraft, ein Hellingkabelkran, ein Quarto-Walzwerk, eine 2000 t-Schmiedepresse sowie ein Schmiedemanipulator gezeigt. Auf dem Gebiet des Energie- und Kraftmaschinenbaues ist besonders die Schaffung einheitlicher Typen von Dampfturbinen für die Energieerzeugung erkenntlich. Spezielle Aufmerksamkeit wurde auch der Entwicklung neuartiger Niederdruckturbinen gewidmet, die zur wirtschaftlichen Verwertung von Abdampfungen anderer

Dampfverbraucher bestimmt sind. Unter anderem wurden Niederdruckturbinen Kolbendampfmaschinen nachgeschaltet, um den Abdampf rationell in mechanische Arbeit umzuwandeln. Beispielsweise ist eine Dampfturbine für Schiffsbetrieb zu 900 PS gezeigt worden.

Pumpen und Armaturen besitzen in dem zum Territorium der Deutschen Demokratischen Republik gehörenden Teil Deutschlands schon seit langem bevorzugte Heimstätten. So war das Angebot dieser Branchen naturgemäß ebenso qualifiziert wie umfangreich. Als Neukonstruktionen oder Erstaussführungen wurden u. a. eine Kühlwasserpumpe mit 8000 m³/h Förderleistung, eine vertikal gelagerte Propellerpumpe, ein Aggregat mehrstufiger Hochdruckkreiselumpen mit Getriebe und Motor sowie verschiedene Typen von Unterwasser-Motorpumpen gezeigt.

Die Schau von Werkzeugmaschinen für Metallbearbeitung war ein hervorragendes Zeugnis vom Entwicklungsstand des Maschinenbaues der Deutschen Demokratischen Republik. Dabei lag sowohl für die spanabhebende als auch für die spanlose Formung ein umfassendes Angebot vor. Im Rahmen der sich auf den Leipziger Technischen Messen anbahnenden neuen Ausstellungstechnik wurden eine Fertigungsstraße für Gehäusebearbeitung, die aus Fräs- und Bohreinheiten zusammengestellt war, sowie eine Fertigungsstraße für Emballagen, bestehend aus Pressen, Scheren und Blechbiegemaschinen, in Betrieb vorgeführt.

Fahrzeuge wurden in Leipzig für Straßen, Schienen und Wasser ausgestellt. Unter den Kraftfahrzeugen dominierten Nutzfahrzeuge. Die Klassifizierung reichte vom $\frac{3}{4}$ t-Lieferwagen bis zum 6,5 t-Schwerlastkraftwagen. In der Regel waren die Fahrzeuge mit Dieselantrieb ausgerüstet, wie überhaupt auf dem Gebiete des Diesel-Motorbaues beachtliche Fortschritte erzielt werden konnten.

Im Vordergrund der Schienenfahrzeuge standen Dampf- und Diesellokomotiven. So war eine 1500 PS-Lokomotive mit einer automatischen Rostbeschickung und eine 400 PS-Tenderlokomotive, die als Verschiebelok gebaut wurde, beide regelspurig, zu sehen. Zwei regelspurige Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb für 60 und 90 PS Leistung sind ebenfalls lieferbar. Weiterhin war ein zweiachsiger Oberleitungsrevisionstriebwagen vom VEB Waggonbau Görlitz für die polnische Staatsbahn zu sehen. Unter den Erzeugnissen der Modellbahnindustrie fielen besonders die neuen Lokomotiven der Baureihe 80 zum Preise von nur DM 22,40, neue Fahrregler und neue Motoren mit permanenten Magneten sowie die Lok der Baureihe 42 von der Fa. Gützold und die Qualitätserzeugnisse in Nenngröße 0 von der Fa. Stephan auf.

Der Schiffsbau ist der jüngste Zweig der Industrie-Produktion der Deutschen Demokratischen Republik. In wenigen Jahren sind an der Ostseeküste aus kleinen Boots- und Reparaturwerften bedeutende Hochseerwerften entstanden. Auf einer sehr ansprechend umrandeten künstlichen Wasserfläche wurden kleinere Bootseinheiten im Original und in Vitrinen eine Auswahl von Hochseeinheiten gezeigt.

Der Leitungsbausatz

Ein neues Erzeugnis des VEB Kabelwerk Köpenick für den Modelleisenbahnbau

Ing. W. Oeding

Die Aufforderung unserer Regierung an die Produktionsbetriebe, Abfallmaterial nutzbar zu machen, um zusätzlich den Bevölkerungsbedarf decken zu helfen, löste in allen Betrieben einen Wettkampf der Werk-tätigen aus zur möglichst restlosen Verwendung sol-

0,05...0,15 mm ϕ bilden in passender Sortierung eine Litze mit 0,14 mm² Querschnitt, wie sie im Modell-eisenbahnbau Verwendung findet. Das im VEB Kabelwerk Köpenick vor einiger Zeit entwickelte neuartige Verfahren zur Herstellung von Feinschicht-Isolierungen auf PVC-Basis¹⁾ gibt die Möglichkeit, diese Litze mit einer PVC-Hülle zu umgeben, die im Hinblick auf mechanische Festigkeit, Durchschlagspannung und Isolationswiderstand sehr hohen Anforderungen gerecht wird. Die Wanddicke der Isolierung beträgt nur 0,1...0,2 mm, und dennoch hat die fertige Leitung eine Durchschlagspannung von mindestens 1000 Volt bei einem Isolationswiderstand von etwa 100 Megohm. Es ist bekannt, daß mit PVC isolierte Leitungen bei weitem nicht den hohen Isolationschwankungen unterliegen wie textil-isolierte Leitungen.

Der Leitungsbausatz des Kabelwerkes Köpenick enthält zwei dreiadrige Leitungen, vorzugsweise für den Anschluß von Weichen, wobei die drei Adern mit verschiedenen Farben eine gute Schaltübersicht geben. Er enthält ferner drei zweiadrige Leitungen in verschiedener Länge, die für den Anschluß der Beleuchtung gedacht sind. Außerdem sind zwei weitere einadrige Leitungen vorhanden, mit deren Hilfe man die dreiadrigen Leitungen zu vieradrigen machen oder



Bild 1 Der komplette Leitungsbausatz

cher Materialien, die für den normalen Produktions-ablauf nicht mehr brauchbar sind.

Auf Anregung eines Modelleisenbahners des VEB Kabelwerk Köpenick bildete sich hier ein Kollektiv von Angehörigen der Intelligenz und Kollegen aus der Produktion, das sich das Ziel setzte, mit einem Leitungsbausatz für den Modelleisenbahnbau eine Versorgungslücke auf diesem Gebiet zu schließen. Das Resultat der Arbeit dieses Kollektivs liegt jetzt vor uns in Form einer ansprechenden Packung, die ein

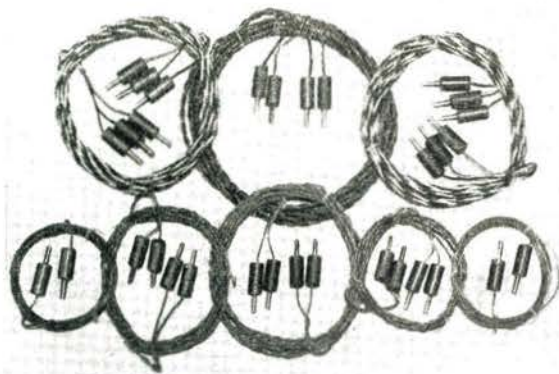


Bild 2 Der Inhalt einer Packung

Sortiment einiger Verbindungsleitungen, wie sie beim Aufbau einer Modelleisenbahnanlage erforderlich sind, enthält.

Bei der Produktion von Kupferlackdrähten fällt unvermeidbar ein gewisser Prozentsatz von solchen Drähten an, die infolge ihrer Oberfläche keine einwandfreie Lackierung zulassen oder deren Lackierung den strengen Anforderungen der DIN-Vorschriften nicht entspricht. Diese feinen Drähtchen von

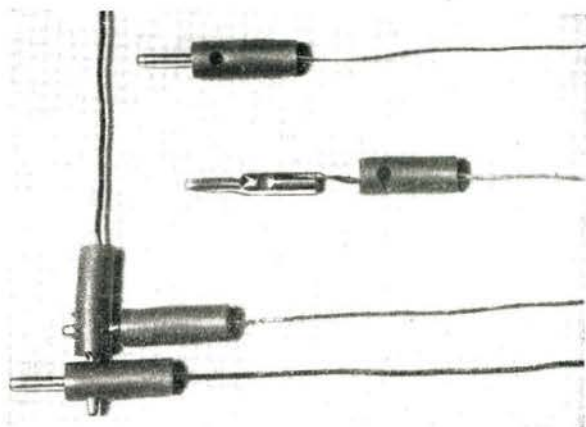


Bild 3 Stecker geschlossen und offen. Unten links Steckerknotenpunkt

mit denen man die zweiadrigen Leitungen ergänzen kann. Bei Benutzung einer Schiene als Rückleiter kann eine einadrige Verlegung der Beleuchtung erfolgen. Für die Hauptleitung zwischen Transformator und Schaltpult bzw. Verteiler reicht der Querschnitt von 0,14 mm² nicht aus. Es ist deshalb für diese Verbindung eine zweiadrige Leitung mit einem Querschnitt von 0,5 mm² enthalten, die auch bei größeren Schienensystemen die Möglichkeit bietet, den übergroßen Spannungsabfall herabzusetzen durch Vermaschung der Stromwege. Mit Hilfe der in diesem Leitungsbausatz enthaltenen 31 m Einzelader dürfte es möglich sein, die wesentlichen Schaltverbindungen kleinerer Modelleisenbahnanlagen herzustellen. Größere Anlagen erfordern selbstverständlich mehrere Leitungsbausätze, die jedoch bei dem günstigen Preis dieser Bausätze erschwinglich bleiben.

¹⁾ PVG = Abkürzung für Polyvinylchlorid (Igelit).

Gleichfalls eine Spezialkonstruktion sind die bereits fertig montierten Stecker. Das Kollektiv hat sich die Aufgabe gestellt, durch eine solide Steckerkonstruktion und Verbilligung der Montage den Leitungsbausatz wertvoller zu gestalten. Es mußte ferner erreicht werden, daß auch bei Verwendung feinsten Kupferlackdrähte in der Litze eine einwandfreie Verbindung der einzelnen Drähtchen untereinander und mit dem Stecker gewährleistet ist. Diese Sicherheit besteht nicht immer ausreichend, wenn die Montage Laienhänden überlassen bleibt. Die zur Verwendung kommenden Stecker sind demzufolge maschinell angebracht und nicht lösbar. In Fällen, wo ein dadurch entstehendes wesentliches Leitungsplus die Schönheit der Anlagen stört, wird ein geschickter Bastler selbstverständlich den Stecker abschneiden und einen handelsüblichen Stecker montieren. Da das Abkratzen der Lackschicht von den feinen Lackdrähten schwierig ist, empfiehlt es sich, in solchen Fällen das abisolierte Litzenende zu erhitzen, dann in Spiritus abzuschrecken

und anschließend zu verzinnen. Es lassen sich die in dem Leitungsbausatz enthaltenen Stecker auch wieder verwenden, wenn man die PVC-Hülse vorsichtig erwärmt und dann abzieht. Nach dem Anlöten der Litze wird die erneut erwärmte Isolierhülse wieder aufgeschoben, die nach völligem Erkalten wieder unverrückbar festsetzt.

Die Stecker besitzen ein Querloch, das einen sehr wesentlichen Vorteil für den Praktiker darstellt. Mit Hilfe dieses Querloches kann man Parallelschaltungen von Leitungen vornehmen, die praktisch unbegrenzt erweiterungsfähig sind. So lassen sich im Bedarfsfalle Knotenpunkte zusammenstellen, die vielen Schaltanforderungen genügen. Es ist klar, daß dieser Vorteil der Stecker sich außerordentlich leitungs sparend auswirkt.

Auch dieses Beispiel der Initiative eines Kollektivs des VEB Kabelwerk Köpenick zeigt, wie die Produktionsmöglichkeiten hinsichtlich der Verwendung von Abfallmaterialien ausgenutzt werden können.

Neue Fahrzeuge bei der Deutschen Reichsbahn

Zur Verbesserung des Berufsverkehrs wurde in Zusammenarbeit des Technischen Zentralamtes der Deutschen Reichsbahn mit dem VEB Waggonbau Bautzen ein neuer Reisezugwagen 4Cüp entwickelt.

Dieser Personenwagen ist 23,2 m lang und in geschweißter Ganzstahlbauart ausgeführt. Er verfügt über 72 Sitzplätze und bietet den Kurzfahrern bei Verkehrsspitzen noch die gleiche Anzahl Stehplätze. Um ein schnelles und reibungsloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, erhielt der Wagen außer den beiden Eindeinstiegen noch einen 1200 mm breiten Mitteleinstieg. Aus dem gleichen Grunde wurden alle Einsteigtüren als Schiebetüren ausgebildet. Durch den Mitteleinstieg wird der Wagen in zwei Fahrgasträume aufgeteilt. Die Fenster haben die beachtliche Breite von 1200 mm und sind geteilt ausgeführt. Während sich das obere Teil mittels Kurbel nach oben öffnen läßt, ist das untere Teil (zwei Drittel) fest eingebaut. Durch diese Anordnung wurde ein zugfreies Fenster geschaffen. Es gibt keine Staubbelastung mehr, und das unangenehme Klappern der Fenster wurde gleichzeitig beseitigt. Die Fensteröffnung ist noch so groß, daß die Reisenden sich vom Bahnsteig aus mit Lektüre und Erfrischungen versorgen lassen können. Das Innere des Wagens ist gediegen und geschmackvoll gestaltet. Unten sind die Wände mit grünem Kunstleder, oben zwischen den Fenstern mit Eichenfurnier bekleidet. Der Anstrich der Decke ist cremefarbig gehalten.

Die große Abteillänge und die gepolsterten Sitze mit Arm- und Kopflehnen bieten eine Bequemlichkeit, wie sie bisher in der 3. Klasse noch nicht üblich war. Die Sitze zu beiden Seiten des Mittelganges haben nur noch zwei Plätze. Auch diese Sitzanordnung trägt wesentlich zur Erhöhung der Reisebequemlichkeit bei. In jedem Abteil befindet sich ein zweckmäßig angebrachter Behälter für Abfälle. Die Gepäckraufen sind an den Seitenwänden angebracht. Die Niederdruckumlaufheizung ist nur an den Wagenwänden verlegt worden, so daß der freie Platz unter den Sitzen notfalls auch als zusätzlicher Gepäckraum benutzt werden kann. In der Mitte der Wagendecke sind Kaltlichtleuchten (Leuchtstoffröhren) als durchgehendes Leuchtband angeordnet, die durch formschöne Glasverkleidung abgedeckt sind. Diese lichttechnische Neuerung in Reisezugwagen gewährleistet eine gleich-

mäßige Ausleuchtung der Wagen. Neben dem Leuchtband befinden sich Luftschlitze, die mit den Lüftern auf dem Wagendach in Verbindung stehen. Gegen Schall sowie Wärmeein- und -ausstrahlung sind Fußboden und Decke mit Piatherm isoliert. Der Außenanstrich ist olivgrün, die zwischen den Fenstern befindlichen Flächen sind jedoch im Farbton etwas heller gehalten. Silberfarbige Absetzstreifen geben dem Wagen ein geschmackvolles Aussehen.

Versuchsweise wurden einige Wagen mit sogenannten Wendesitzen (ohne Kopflehne) ausgestattet. Hierbei kann die Rückenlehne so vom Fahrgast eingestellt werden, daß er wahlweise in Fahrrichtung oder mit dem Rücken in Fahrrichtung sitzen kann. Sofern diese Wendesitze bei den Werkstätigen Anklang finden, sollen weitere Wagen damit ausgerüstet werden.

Noch in diesem Jahr werden 200 dieser neuen komfortablen C4üp-Wagen eingesetzt, die in Kürze auf vielen Strecken der Deutschen Reichsbahn im Berufs- und Nahverkehr unseren Werkstätigen zur Verfügung stehen.

Die Deutsche Reichsbahn ist aber in der Neuentwicklung der Reisezugwagen schon weiter gegangen und hat gemeinsam mit der Industrie die Entwicklung neuer D-Zugwagen 2. und 3. Klasse für den Fernreiseverkehr begonnen. Auch diese Fahrzeuge werden gegenüber den jetzt vorhandenen D-Zugwagen sehr beachtliche Neuerungen bekommen, die dem Reisenden auch im Fernverkehr große Bequemlichkeiten bieten werden.

Besondere Aufmerksamkeit wird auch hier wieder der Sitzanordnung, der Belüftung, der Lüftungsheizung und der Beleuchtung gewidmet.

Neuartige Drehgestelle werden die Voraussetzung für einen guten Wagenlauf geben.

Auch die Entwicklung der Triebwagenzüge wird sehr gefördert.

Für Nebenbahnen sind besonders leichte Triebwagenzüge, sogenannte Schienenomnibusse vorgesehen, durch deren Einsatz der bisherige Fahrplan verdichtet werden kann. Dadurch wird den Fahrgästen auf solchen Strecken nicht nur ein bequemeres, sondern auch öfteres Reisen ermöglicht. Für Hauptbahnen ist ebenfalls die Entwicklung neuer Triebwagenzüge in Angriff genommen worden. Hierbei werden die Erfahrungen, die die Deutsche Reichsbahn mit den vorhandenen Schnelltriebwagen gemacht hat, zugrunde gelegt. Den Kon-

strukturen ist es zur Aufgabe gemacht worden, auch hier die Bequemlichkeit sowie die schnelle und betriebssichere Beförderung bei ihrer Arbeit in den Mittelpunkt zu stellen. Gemeinsam mit der Waggonbau- und der Motorenindustrie sind Züge in Vorbereitung, die bei den Fahrgästen Anerkennung finden werden.

Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß die Deutsche Reichsbahn in allernächster Zeit zur Verstärkung ihres Triebwagenzugverkehrs aus Ungarn drei vierteilige Triebwagenzüge erhalten wird.

Es ist selbstverständlich, daß gleichzeitig mit der beginnenden Elektrifizierung die Entwicklung neuer elektrischer Fahrzeuge in Angriff genommen worden ist.

Die Konstrukteure der Deutschen Reichsbahn haben schon mit der Projektierung der ersten neuen elektrischen Lokomotiven und Triebwagen begonnen. Auf dem Gebiet des Triebwagenverkehrs hat die Berliner S-Bahn eine besondere Bedeutung und deshalb ist die Entwicklung neuer S-Bahnzüge mit großem Nachdruck in Angriff genommen worden.

Dieser kurze Hinweis zeigt, daß die Fahrzeug-Ingenieure der Deutschen Reichsbahn, die wenig von sich und ihrer Arbeit reden, Hervorragendes geleistet haben und die Politik unserer Regierung bei der Verwirklichung des neuen Kurses wesentlich unterstützen.

Eine Übersichtszeichnung im Maßstab 1:87 mit Maßen der Hauptausführung veröffentlichen wir auf Seite 281.

Modelleisenbahner stellen aus

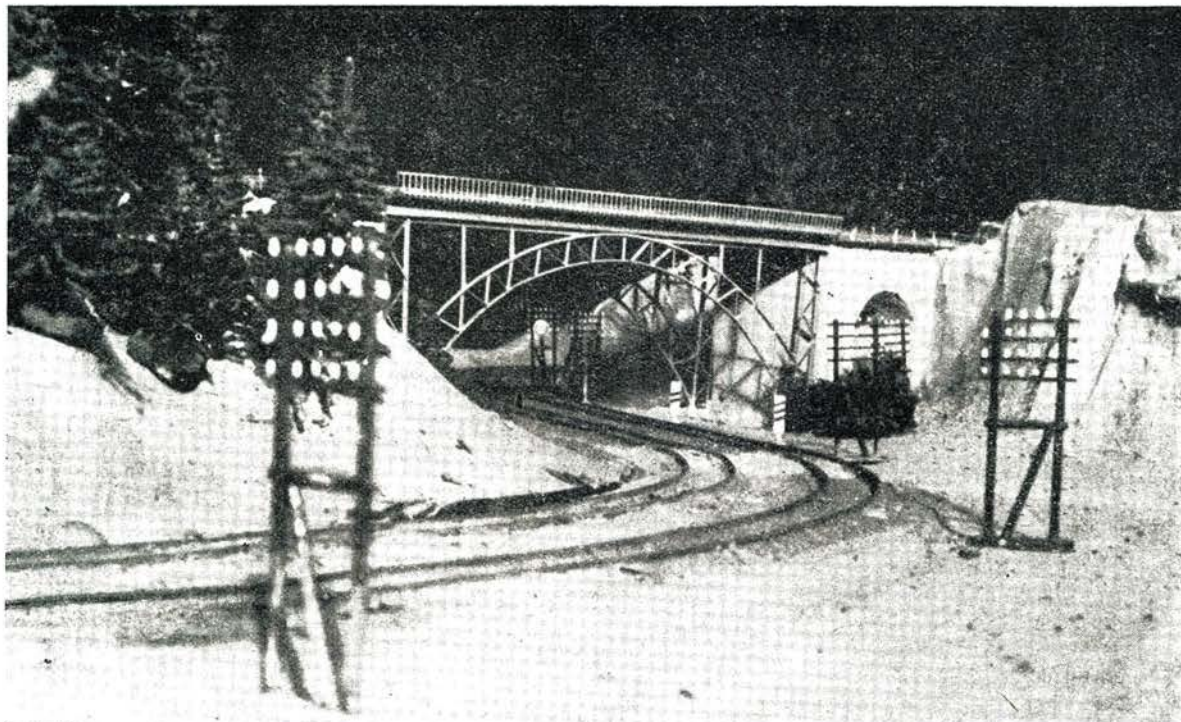
Da, wo unsere Wismut-Kumpel das Erz aus den Schächten holen, liegt eingebettet von Bergen die Stadt Falkenstein. Eine Stadt wie viele in unserer Republik. Saubere, winklige Straßen, geduckte Häuser und nicht das Hasten unserer Großstädte. Und doch unterscheidet sich diese Stadt von vielen. Sie beherbergt nämlich eine Modellbahngruppe, die zwar klein aber rührig ist und von sich reden machte.

Das alte Schloß mag gestaunt haben, als plötzlich in seinen Räumen, wo früher Edeldamen und Ritter wandelten, Gleise verlegt wurden und Lokomotiven summend Züge zogen. — Natürlich nur im Modell.

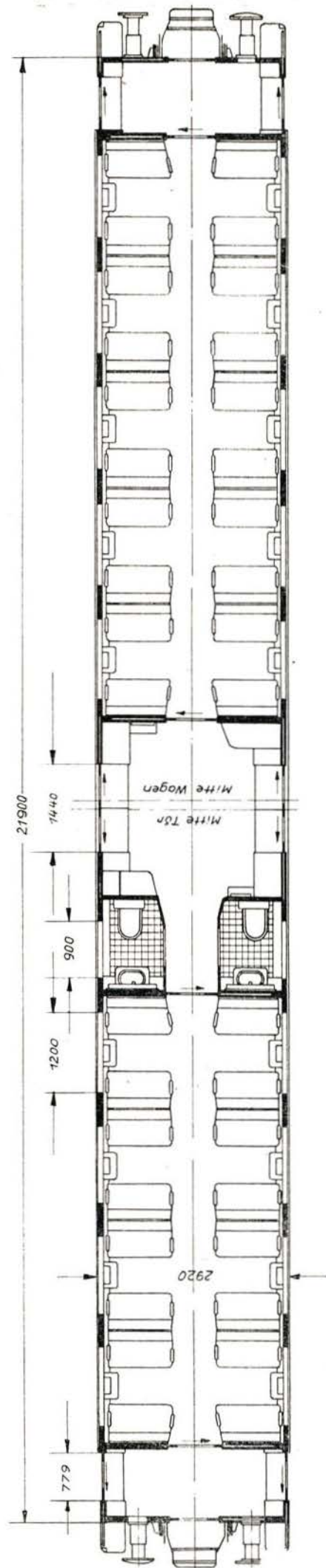
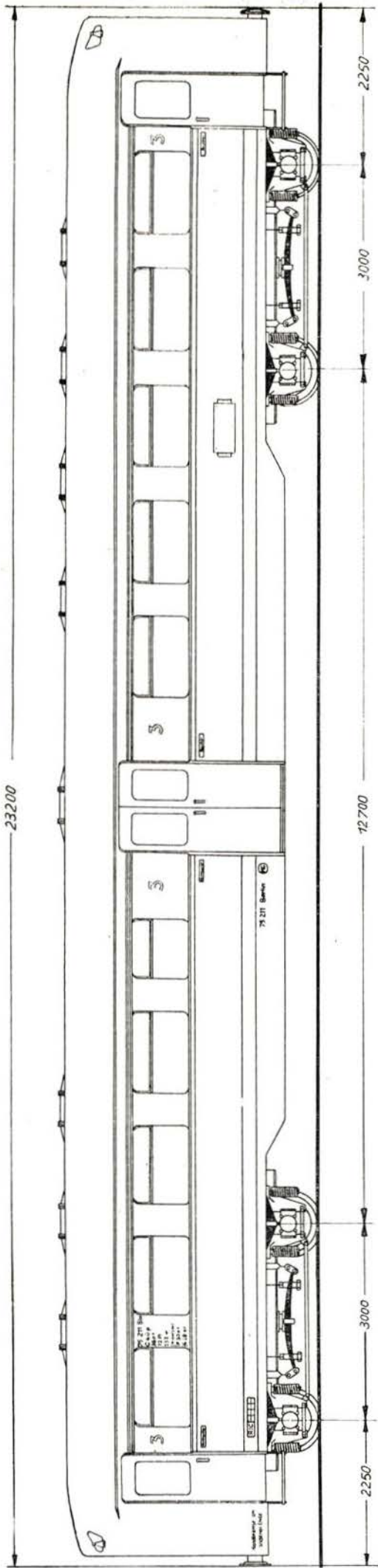
Vom 12. bis 20. 6. fand hier eine Modelleisenbahnausstellung der Arbeitsgemeinschaft Auerbach-Falkenstein statt, die auch von uns besucht wurde. Erstaunt hatten wir feststellen müssen, daß die Arbeitsgemeinschaft nur aus den vier Mitgliedern Reinhard Hantsche, Frank Reinhold, Gottfried Seidel und Karl Weiß besteht. Bisher verstand es niemand, die Jugend für diese Arbeitsgemeinschaft zu gewinnen. Auch die finanzielle Seite ist nie geklärt worden, und so haben die vier Mitglieder bisher alles für die Modellbahnanlage aus ihrer eigenen Tasche bestritten.

Dieser Schlaf im Verborgenen scheint jetzt nach der Ausstellung — die von rund 2000 Schaulustigen besucht wurde — beendet zu sein. Die Freunde der Arbeitsgemeinschaft schrieben uns nämlich, daß entsprechende Verhandlungen über Unterstützung mit der dortigen Reichsbahndienststelle geführt wurden, die, wie auch wir hoffen, zu einem guten Abschluß führen werden. Weiter schrieben sie uns, daß neue Mitarbeiter gewonnen wurden und das Ziel, die Bildung einer außerschulischen Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner, ist sichtlich näher gerückt. Diese Arbeitsgemeinschaft wird zu Beginn des neuen Schuljahres gebildet und der Station Junge Techniker angegliedert werden.

Die ausgestellte Anlage war recht gut aufgemacht, wenn sie auch noch verschiedene Mängel, besonders in schaltungstechnischer Hinsicht, aufwies. Auf einer 23 m² großen Fläche war eine Querfahrt durch Deutschland nachgebildet worden, erst das Flachland unseres Nordens, dann Mittelgebirge und abschließend Hochgebirge. Auf etwa 80 m verlegten Gleisen wurde der Betriebsdienst durchgeführt. Alles in allem war es eine gute Werbung für die Arbeitsgemeinschaft. Wollen wir hoffen, daß bei unserem nächsten Besuch nicht nur vier Mitglieder vorhanden sind, sondern mindestens zehnmal soviel.



Ein Ausschnitt aus der Anlage der Arbeitsgemeinschaft Auerbach-Falkenstein



Anstrich des Wagens

- Dach, einschli. Dachlüfter grau
- Seitenwände und Stirnwände dunkelgrün
- Seitenwände zwischen den Fensteröffnungen hellgrün
- Untergestell und untere Schürze der Seitenwände schwarz

Gezeichnet:	Datum:	Name:	C4üp	Spur: HO
Gedruckt:	15.8.1954	F. H. H. H.		
Maßstab:	Reisezugwagen			Zeichnungsnummer: 46·10
1:87	Ansicht und Grundriß			

Der neue Reisezugwagen C4üp der Deutschen Reichsbahn

Neue gedeckte Großraumgüterwagen der Deutschen Reichsbahn

Ing. Günter Schlicker

Der neue vierachsige gedeckte Güterwagen (Bild 1) wurde vom Zentralen Konstruktionsbüro im Auftrage der Deutschen Reichsbahn entwickelt und vom VEB Waggonbau Görlitz gebaut. Er dient vornehmlich der Beförderung von Stückgüter, Säcken, Ballen, Kisten, Geräten und langem, sperrigem und auch vor Nässe zu schützendem Ladegut. Des weiteren ist der neue vierachsige Güterwagen zum Transport von Schüttgütern, wie z. B. Getreide, eingerichtet. An den beiden Langseiten des Wagens befinden sich je zwei 1,5 m breite Ladeöffnungen, die günstige Be- und Entlademöglichkeiten gewährleisten. Das zu transportierende Getreide wird über drei auf dem Wagendach angeordnete Ladeluken in das Innere des Wagens gebracht.

Diese Ladeluken können wahlweise von innen oder außen bedient werden. Auf dem Dach, das aus Stahlblech besteht, sind zum leichteren Bedienen der Ladeluken Laufbretter angebracht. Der Zugang zu diesen Laufbrettern erfolgt über an einer der Stirnwände vorhandene Steigeisen. Die Seitenwände und die Seitenwandschiebetüren sind mit kleineren Entladeluken ausgestattet, die es ermöglichen, das Getreide direkt auf Transportbänder zu schütten. Mit Getreide beladene Wagen können mittels Saugrüssel durch die Dachluken entladen werden. Die seitlichen großen Schiebetüren, die die Ladeöffnungen abschließen, werden durch besondere Anklemmvorrichtungen derart abgedichtet, daß Getreide ohne Einbau von Zwischen-

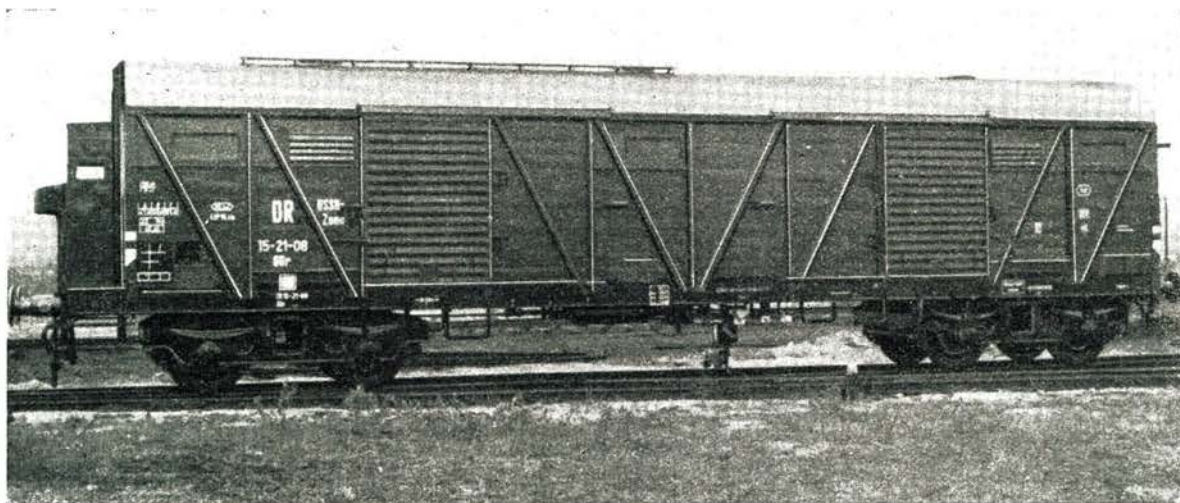


Bild 1 Neuer Großraumgüterwagen GGr der Deutschen Reichsbahn

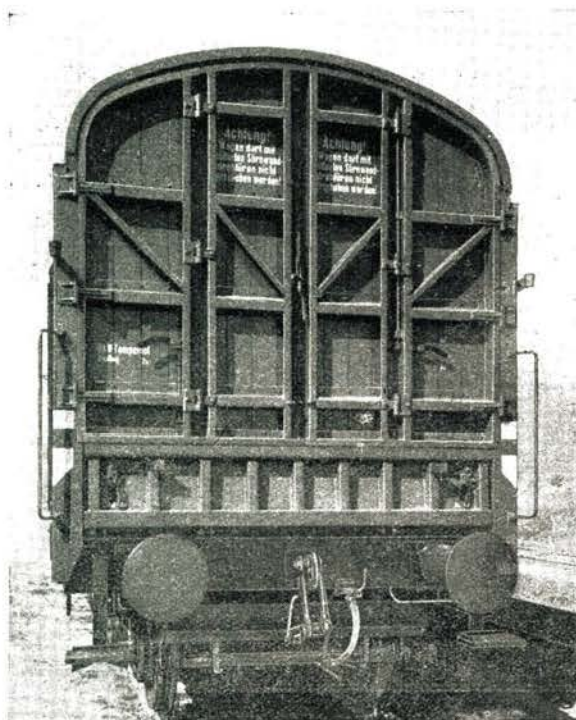


Bild 2 GGtr-Wagen mit geschlossenen Stirnwandtüren

brettern an den Türöffnungen transportiert werden kann. Außerdem sind an jeder Seitenwand noch drei kleinere verschließbare Ladeöffnungen und zwei Lüftungsklappen vorhanden. Das Laufwerk besteht aus zweiachsigen Drehgestellen mit 2 m Achsstand. Die Drehgestelle besitzen gepreßte Seitenwangen ohne Wiege und können wahlweise mit Radsätzen mit 940 mm bzw. 1000 mm Laufkreisdurchmesser sowie mit Rollen oder Gleitlagern ausgerüstet werden.

Das Untergestell mit angeschlossenen Seitenwänden und Dach ist als einheitliches Tragwerk ausgebildet. Die geschweißte Eisenkonstruktion des Wagens besteht aus Normalprofilen und Blechträgern. Das Stahlgerüst ist am Wagenkasten von innen mit Brettern verschalt. Die Seitenwandschiebetüren bestehen aus einem Profilstahlrahmen mit durch Sicken versteifter Blechverkleidung.

Der GGr-Wagen hat feste Stirnwände. Der GGtr-Wagen ist an beiden Wagenenden mit Stirnwanddrehtüren ausgerüstet. Gattungszeichen GGr bedeutet: Gedeckter Güterwagen mit Tonnendach und 4 Achsen; Wagen ist geeignet, in Zügen bis 120 km/h laufen zu können. GGtr bedeutet: Gedeckter Güterwagen mit Tonnendach, 4 Achsen, Stirnwandtüren; Umsetzwagen (zum Übergang auf Breitspur). Beide Wagentypen führen die Gattungsnummer 15. Die Bilder 2 und 3 zeigen den GGtr-Wagen mit geschlossenen und geöffneten Stirnwandtüren. Die Stirnwandtüren bestehen aus zwei zweiteiligen oberen Türflügeln. Der Unterteil der Stirnwandöffnung wird durch eine Klappe ver-

geschlossen, die es in geöffnetem Zustand ermöglicht, daß Fahrzeuge über Kopframpen in den Wagen verladen werden können. Es besteht auch die Möglichkeit bei mehreren hintereinander gekuppelten Wagen, daß bei geöffneter Stirnwandtür und umgelegter Klappe die zu verladenden Fahrzeuge von einem Wagen in den anderen gefahren werden können.

Diese Großraumgüterwagen sind mit Handbremsen ausgerüstet, die entweder von einem geschlossenen Bremsenstand aus oder durch eine seitliche Feststellbremse bedient werden.

Die Hauptdaten des GGr- und des GGtr-Wagens sind folgende:

Ladegewicht	50 t
Tragfähigkeit	51,5 t
Eigengewicht (Wagen ohne Bremserhaus)	21,8 t
Gewicht für 2 Drehgestelle	8,4 t
Tonnenmetergewicht	4,5 t/m
Ladefläche	39,2 m ²
Ladelänge	14,42 m
Ladebreite	2,716 m
Ladehöhe an der Seitenwand	1,85 m
Ladehöhe bis Dach	2,715 m
Fußbodenhöhe	1,265 m
Wagenlänge über Puffer (ohne Bremserhaus)	15,8 m
Wagenlänge über Puffer (mit Bremserhaus)	16,5 m
Drehzapfenabstand	10,5 m
Achstand der Drehgestelle	2,0 m

Schrifttumsnachweis: Deutsche Eisenbahntechnik, 1. Jahrgang, Heft 1

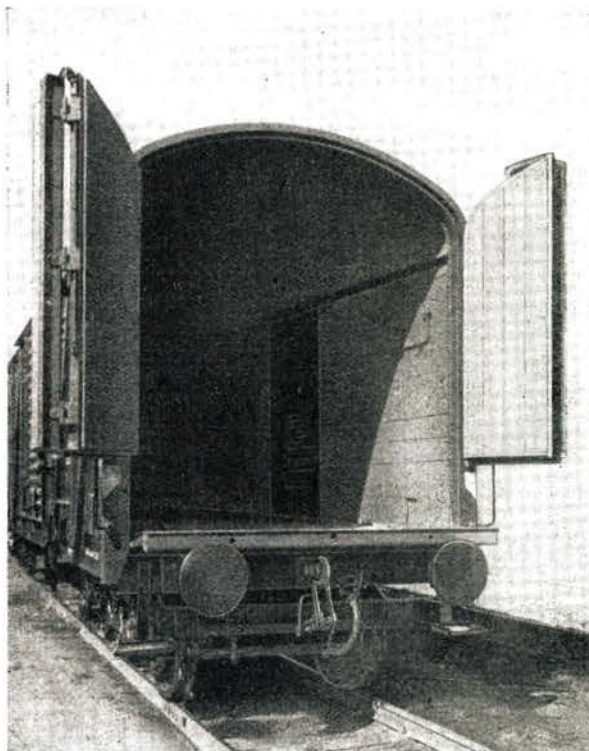
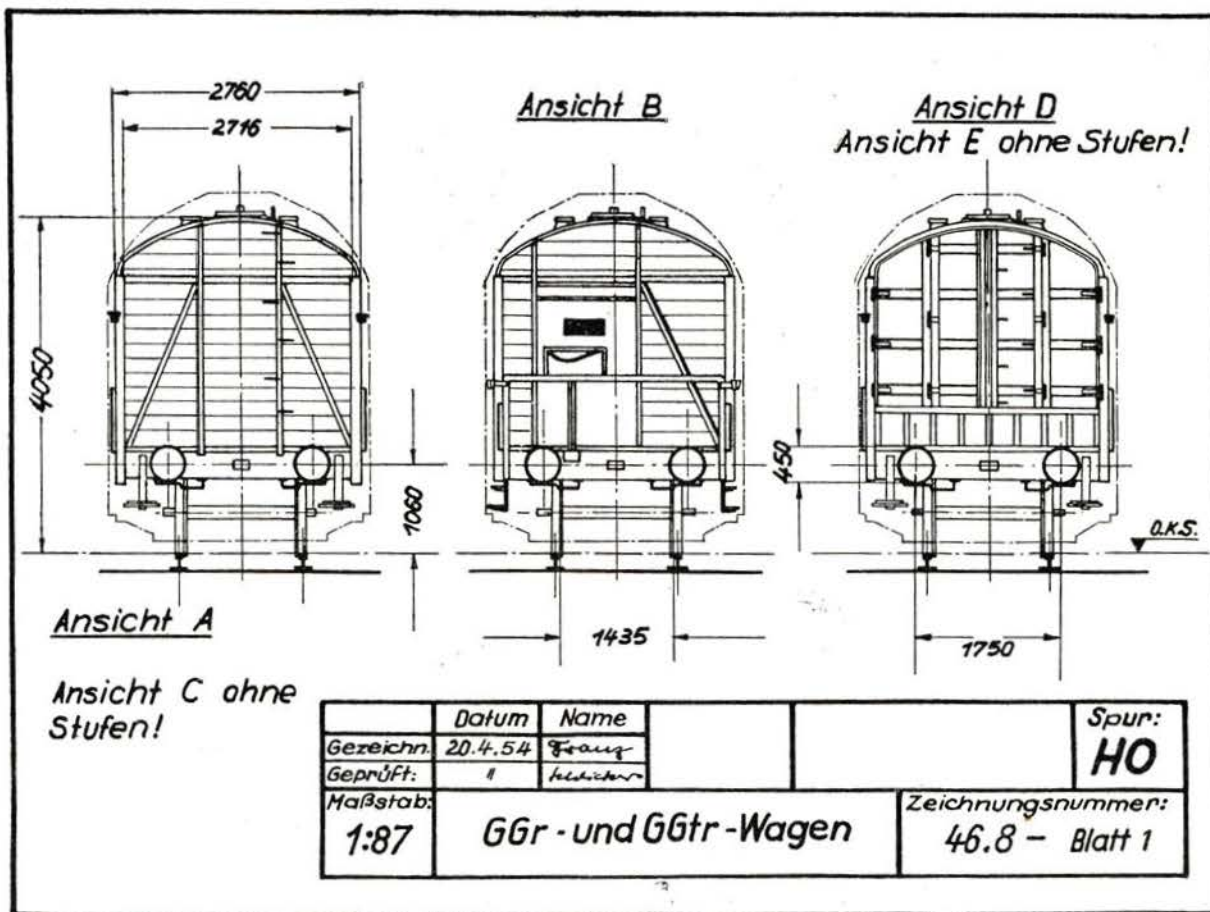
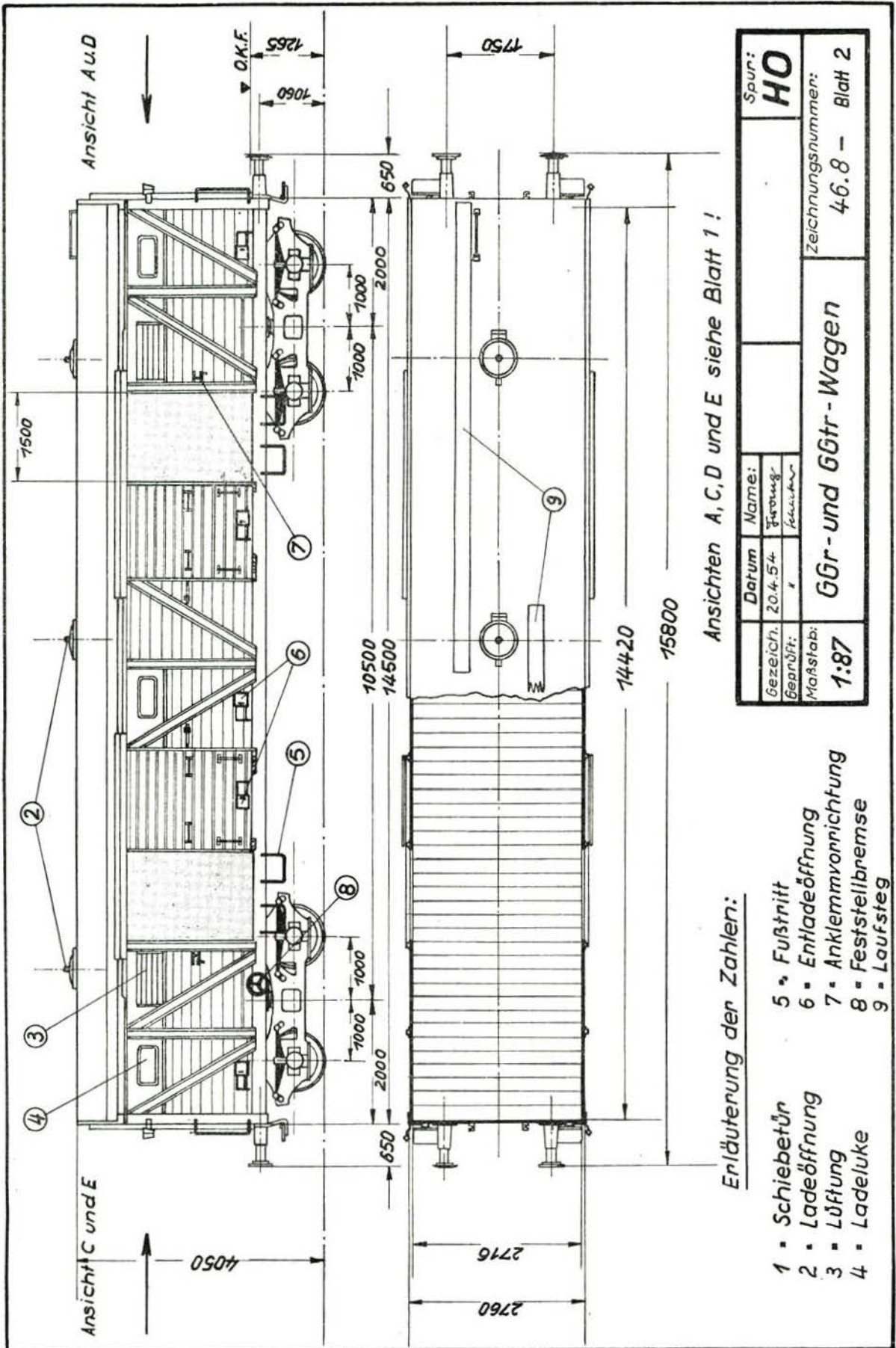


Bild 3 GGtr-Wagen mit geöffneten Stirnwandtüren





Ansichten A, C, D und E siehe Blatt 1 !

Gezeich. 20.4.54		Name: Freyung		Spur: HO	
Geprüft: 1		Zeichner: Kautsch		Zeichnungsnummer: 46.8 - Blatt 2	
Maßstab: 1:87		GGr- und GGtr-Wagen			

Erläuterung der Zahlen:

- 1 - Schiebetür
- 2 - Ladeöffnung
- 3 - Lüftung
- 4 - Ladeluke
- 5 - Fußtritt
- 6 - Entladeöffnung
- 7 - Anklemmvorrichtung
- 8 - Feststellbremse
- 9 - Laufsteg