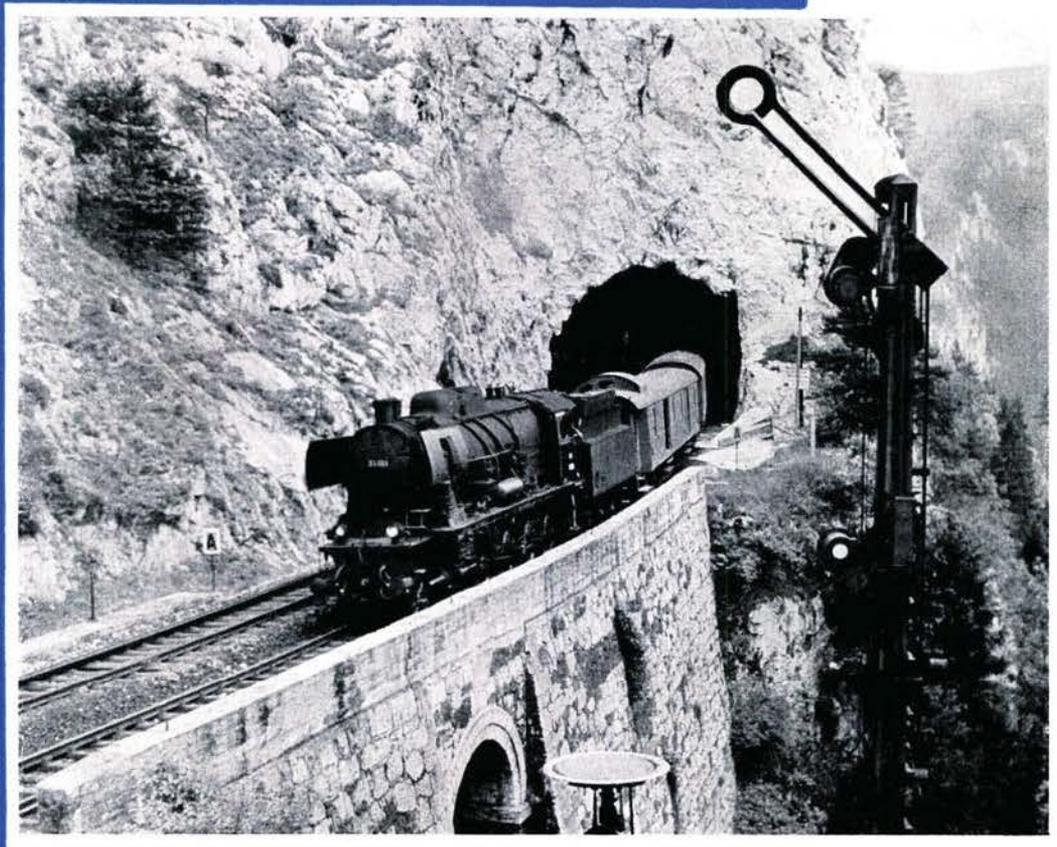


JAHRGANG 6
JUNI 1957

6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB AU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon . . .

● daß der im obigen Bild gezeigte neue elektrische Triebzug von den sowjetischen Ingenieuren und Technikern der Rigaer Eisenbahn-Wagon-Fabrik entwickelt wurde? Dieser Triebzug vom Typ ER-1, der eine Geschwindigkeit von 130 km/h erreicht, besteht aus 10 Wagen. Er bietet mit seinen modern ausgestatteten Abteilen Platz für 1065 Personen.
Foto: Zentralbild

● daß der Betrieb auf der 10,5 km langen Hochbahn in Liverpool, die im Jahre 1893 als erste elektrische Hochbahn der Welt eröffnet wurde, auf Grund des schlechten Zustandes von Fahrgerüst und Gleisanlagen zum Jahresende eingestellt werden soll? Die „Liverpool Overhead Railway“ ist heute die älteste elektrisch betriebene Bahnlinie Englands. Die Stromzufuhr (Gleichstrom 550 Volt) wurde im Jahre 1905 von Mittelschiene auf Seitenschiene geändert.

● daß von der MITROPA noch in diesem Jahr weitere 7 Speisewagen und 16 Schlafwagen in Betrieb genommen werden? Für den Beginn des nächsten Jahres wurde der erste Speisewagen mit Selbstbedienung angekündigt.

● daß die Erbauer der Leningrader Untergrundbahn einen Tunnel unter der Newa bereits 120 m weit vorgegraben haben? Damit wurde ein Drittel der Flußbreite zurückgelegt. Der Tunnel wird im Senkkastenverfahren gebaut, bei dem das Einsickern des Grundwassers durch Druckluft verhindert wird.

● daß Anfang März 1957 die Straßenbahn endgültig aus dem Pariser Stadtbild verbannt wurde? Nachdem in der Innenstadt schon lange keine Straßenbahnen mehr verkehren, hat sie jetzt auch Versailles abgeschafft.

AUS DEM INHALT

Modellbahneuheiten auf der 8. Spielwaren-Fachmesse in Nürnberg . . . 166

Grundsätze für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven . . . 168

Günther Fiebig und Hans Köhler

Drei bayerische Güterzuglokomotiven — Loks der Baureihen 54¹⁵⁻¹⁷, 56⁹⁻¹¹, 57⁵ 172

Ing. Günter Fromm

Bauanleitung für einen ringförmigen Lokschuppen in der Baugröße H0 . . . 175

Kurt Singer

Ist der Bau einer H0-Anlage mit Grundschulern möglich? 186

Braunkohlentagebau im Modell 188

Titelbild:

Ein wildromantischer Ausblick auf die Semmeringstrecke. Ein D-Zug, gezogen von einer Lok Baureihe 33 der ÖBB (Achsfolge 1'D) verläßt die Weinzettelwand. Infolge des hier vorhandenen massiven Felsgesteins entstand dieses einmalige Tunnelportal. Das einflügelige Hauptsignal ist das Einfahrtsignal des Bf Breitenstein. Foto: K. Pfeiffer, Wien

Rücktitelbild:

Die von der Fa. Henschel, Kassel, für die Deutsche Bundesbahn gebaute Ellok E 10 003 mit der Achsfolge Bo'Bo'. Größte Zugkraft 27 300 kg, Achsdruck 20,5 t, Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Werkfoto Henschel

IN VORBEREITUNG

Bauplan für Personenwagen der ehemaligen Gattungen Bci Pr 05 c, Ci Pr 05 a und CCitr Pr 05 (Typ P 23)

Die Bezeichnungen der Triebfahrzeuge der schweizerischen Eisenbahnen

Die Bezeichnung der Lokomotiven in der Tschechoslowakischen Republik

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günther Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Ing. Kurt Friedel, Ministerium für Schwermaschinenbau — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen des Bw Leipzig Hbf-Süd — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Erhard Kenzler, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Horst Schobel, Pionierpark „Ernst Thälmann“ — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“. Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag Die Wirtschaft, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBÄHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBÄHNBAU

ADOLF PILZ, Verdienter Eisenbahner

Gedanken zum Ehrentag der Eisenbahner

Der „Tag des deutschen Eisenbahners“ ist unser Tag. Wenn ich unser sage, dann meine ich die vielen Tausend des größten volkseigenen Betriebes, die Lokführer, Stellwerksmeister, Rangierer, Fahrdienstleiter, Gleisbauarbeiter, die Techniker und Ingenieure der Deutschen Reichsbahn, die ihren schönen Beruf lieben, die bewußt und diszipliniert ihre Arbeit verrichten und tatkräftig mithelfen, daß unser aller Leben schöner und reicher wird. Dieser Tag ist aus unserem Leben gar nicht mehr wegzudenken. Er ist zu einer Tradition nicht nur bei den Eisenbahnern, sondern bei den Werktätigen überhaupt in unserer Republik geworden. Gemeinsam feiern sie ihn.

In den Dienststellen und Betrieben wird Rechenschaft abgelegt über das, was getan wurde, und es wird das Programm über das noch zu Leistende ausgearbeitet und beraten. Die Beratungen verkörpern den Kampf des Neuen gegen das Alte und zeugen von dem stürmischen Tempo der Veränderung unseres Lebens. An der Spitze stehen dabei die Verdienten Eisenbahner, die Aktivisten, Neuerer und Bestarbeiter. Wie in jedem Jahr, so werden auch in diesem viele Eisenbahner mit dem Ehrentitel ausgezeichnet. Da ist zum Beispiel der Rangiermeister R i n c k , der bei den schwierigen Betriebsverhältnissen auf dem Bahnhof Wismar die Organisation der Arbeit so verbesserte, daß die 10 000-t-Öltanker in 45 Stunden entladen werden können.

Da ist der junge Brigadelokführer K o l l h o f f , der im Jahre 1956 über 1000 t Kohle einsparte und eine Loklaufleistung von 180 000 km ohne Zwischenausbesserung erzielte.

Ich habe hier nur einige von denen, die im Ringen um eine hohe Produktivität und Wirtschaftlichkeit an erster Stelle stehen, genannt. Ihre Arbeitsergebnisse sind wegweisend für alle Eisenbahner.

Durch die Einführung der 45-Stunden-Woche kommt der Frage der neuen Organisation der Arbeit und der Qualifizierung besondere Bedeutung zu. Ich möchte allen Freunden der Modelleisenbahn die Anregung geben, bei der Eisenbahn nicht nur die technische Seite zu sehen, sondern auch die Arbeitsorganisation und in diesem Zusammenhang den technologischen Prozeß. Das ist unerläßlich, wenn man sich in den vielseitigen, komplizierten Zusammenhängen der Eisenbahn zurechtfinden will. In den Zirkeln und Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner sollten deshalb von bewährten Eisenbahnern Vorträge über die Bedeutung des 4-Brigadesystems, seine Auswirkungen auf die Arbeit und Technik gehalten werden. Eine gute Ausbildung ist die

Grundbedingung, wenn man das Einmaleins der Eisenbahn verstehen will. Bei der Einführung des 4-Brigadesystems spielt sie eine große Rolle. Auf Euch, liebe Freunde, bezogen, heißt das, daß die jungen Modelleisenbahner von heute unsere Techniker und Ingenieure von morgen sein werden.

Ein Betriebsleiter, der beispielsweise nicht weiß, wie man rangiert und welche Arbeiten der Zugführer auszuführen hat, ist nicht in der Lage, Kommandofunktionen zu besetzen. Und gerade auch am Modell können diese Kenntnisse mit erworben werden. Die Modelleisenbahn ist nicht nur ein technisches Lehrmittel schlechthin oder ein Mittel der Freizeitgestaltung, sondern sie bietet ernsthafte Möglichkeiten zur Vorbereitung auf den Beruf eines Menschen.

Wir benötigen eine große Anzahl von Diplomingenieuren, Wirtschaftlern und nahezu 25 000 Fachschulingenieuren im Verkehrswesen. Diese Menschen haben bei uns im Staat der Arbeiter und Bauern eine große Perspektive. Sie sind der neue Typ unserer Dienststellenleiter und jene Führungskader, die einmal in der Lage sein werden, in einem vereinigten Deutschland besser als verkalkte Beamte das Transportwesen zur Blüte zu bringen.

Im Westen unserer Heimat dagegen gibt es für unsere Jugend keine Perspektive. Dort bereiten die Adenauer, Strauß, Speidel und Heusinger für unsere Jugend ein drittes Mal im Auftrage der Monopolkapitalisten und Junker den Marsch des Todes vor.

Deshalb steht heute zwingender denn je vor jedem Deutschen die Frage, wofür er arbeiten, lernen und sich qualifizieren will. Jeder muß Klarheit darüber haben, ob er das tut, damit er in Frieden leben kann oder ob das, was er mit seiner Hände Arbeit schafft, in einigen Jahren der Vernichtung preisgegeben werden soll.

Daran gilt es zu denken, wenn wir am 23. Juni zur Wahl der Organe unserer Arbeiter- und Bauern-Macht schreiten. Wer die geschichtlichen Tatsachen kennt und aus ihnen die richtigen Schlußfolgerungen gezogen hat, wird auch die richtige Entscheidung treffen. Sie kann nur Staat der Arbeiter und Bauern, Frieden, Glück und Wohlstand heißen.

Dafür, liebe Freunde, unser ganzes Streben, unseren restlosen Einsatz.

In diesem Sinne grüße ich zum „Tag des deutschen Eisenbahners“ 1957 alle am Modelleisenbahnbau Interessierten und wünsche ihnen viel Erfolg bei der Vorbereitung auf den schönen Beruf des Eisenbahners, dem viele Tausende ihr Herz verschrieben haben.

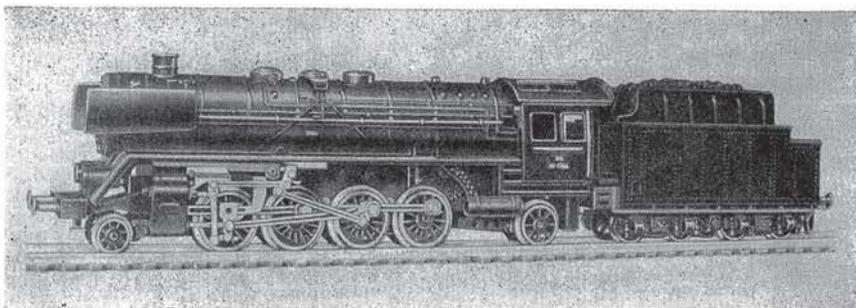


Bild 1 Lok der Baureihe 41. H0-Modell der Fa. Fleischmann aus Zinkspritzguß. Die vier angetriebenen Achsen sind seiterverschieblich, wodurch auch im 750-mm-Kreis ausgezeichnete Kurvenläufigkeit gewährleistet ist. Alle Lok- und Tenderräder sind nabensoliert. LüP 275 mm.

auf der 8. Spielwaren-Fachmesse in Nürnberg

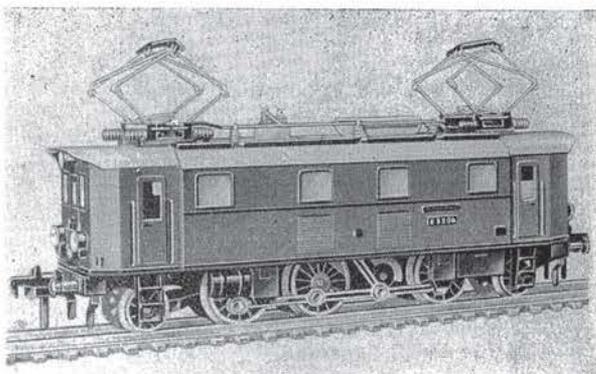
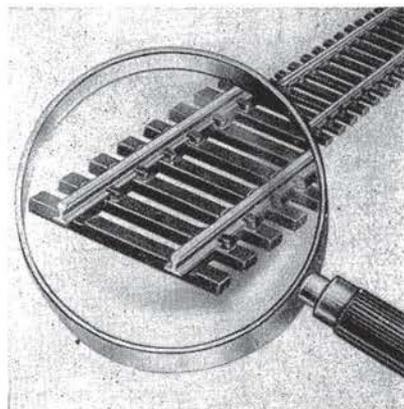
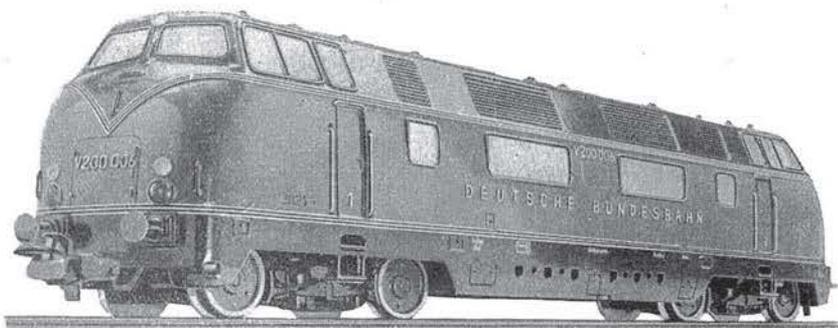


Bild 2 Ellok der Baureihe E 32. H0-Modell der Fa. Fleischmann aus Zinkspritzguß mit drei über eine Blindwelle angetriebenen Radsätzen. LüP 160 mm.

Bild 3 Diesellokomotive der Baureihe V 200 (DB). H0-Modell der Fa. Märklin. Beide Achsen des hinteren Drehgestells sind angetrieben. LüP 210 mm, Gewicht 540 g.

Bild 4 Das neue Modellgleis der Fa. Fleischmann.



Auf den folgenden beiden Seiten berichten wir in Wort und Bild über neue Modellbahnerzeugnisse auf der Nürnberger Spielwaren-Fachmesse 1957. Die Modellbahnerhersteller brachten eine Vielzahl von Neuheiten heraus, so daß wir uns in unserem heutigen Bildbericht darauf beschränken wollen, unsere Leser mit den interessantesten Fahrzeugen, dem besonders erwähnenswerten Zubehör und technischen Neuerungen bekanntzumachen.

Die Fa. Gebrüder Fleischmann, Nürnberg, brachte u. a. folgende Neuheiten in der Baugröße H0 heraus:

Modell-Lokomotive der Baureihe 03,

Modell-Lokomotive der Baureihe 41 (Bild 1),

Modell-Lokomotive der Baureihe E 32 (Bild 2),

Modell-Lokomotive der Baureihe Da nach einem Vorbild der Schwedischen Staatsbahn,

Modell-Lokomotive „PACIFIC“ mit der Achsfolge 2'C 1' nach amerikanischem Vorbild,

Modell-Lokomotive „MIKADO“ mit der Achsfolge 1'D 1' nach amerikanischem Vorbild,

Modell-Diesellokomotive mit der Achsfolge Bo' Bo' nach dem Vorbild der amerikanischen Lokomotivfabrik „ALCO“ (wird auch als Doppellokomotive geliefert).

Erwähnenswert sind außerdem ein D-Zugwagen und ein Gepäckwagen nach Vorbildern der Schwedischen Staatsbahn (beide vierachsig, LüP 245 mm) und einige Nachbildungen von Güterwagen der Deutschen Bundesbahn mit Fahrgestellen aus Zinkspritzguß und beidseitig isolierten spitzengelagerten Metallradsätzen. Besondere Beachtung verdient auch das neue Modellgleis der Fa. Fleischmann, dessen Messing-Vollschienen und Verbindungslaschen nach den Normen Europäischer Modellbahnen hergestellt werden. Der Schwellenbandkörper besteht aus Kunststoff. Das neue Modellgleis läßt sich mit Hilfe eines ebenfalls lieferbaren Übergangsgleises gemeinsam mit dem seit 1955 im Handel befindlichen Fleischmangleis verwenden.

Die Fa. Gebrüder Fleischmann hat uns gebeten, darauf hinzuweisen, daß es sich bei dem Modellgleis nicht um eine Nachahmung des Modellgleises der Fa. Pilz, Sebnitz Sa., handelt. Das neuartige Modellgleis sei schon bekannt gewesen, bevor die Fa. Pilz mit der Fertigung begonnen hat.

Die Fa. Gebrüder Märklin & Cie., Göppingen/Württ., zeigten u. a. folgende Modell-Fahrzeuge in der Baugröße H0:

Modell-Diesellokomotive der Baureihe V 200 der Deutschen Bundesbahn (Bild 3),

Modell-Lokomotive der Baureihe Da nach einem Vorbild der Schwedischen Staatsbahn (Bild 5),

D-Zugwagen und Gepäckwagen nach Vorbildern der Schwedischen Staatsbahn (LüP 205 mm), und drei Modell-Güterwagen nach Vorbildern der Deutschen Bundesbahn (Behälterwagen BTs 50 — sh. Bild 6, Offener Güterwagen Omm 52 — sh. Bild 7, Niederbordwagen Rmms 33).

Eine neue Umschaltvorrichtung, die in einem Teil der Märklin-Lokomotiven eingebaut wurde, unterbricht beim Einschalten des Schaltstromes den Motorstromkreis, so daß der bisher oft als sehr störend empfundene „Bocksprung“ nicht mehr auftritt.

Aus dem Angebot der Fa. TRIX Vereinigte Spielwarenfabriken Ernst Voelk K.G., Nürnberg, zeigen wir im Bild 8 die Modell-Lokomotive der Baureihe 01. Erwähnenswert ist außerdem die Modell-Lokomotive der Baureihe 80.

In der Baugröße TT wurde von der Fa. ROKAL als Neuheit eine Modell-Lokomotive der Baureihe 89 angeboten.
Heinz Lenius

Bild 8 Lok der Baureihe 01. H0-Modell der Fa. Trix mit Spritzgußgehäuse. Die Lok ist mit drei Strinlampen ausgestattet. Es besteht außerdem die Möglichkeit, den Tender mit drei Spitzenlampen zu bestücken.

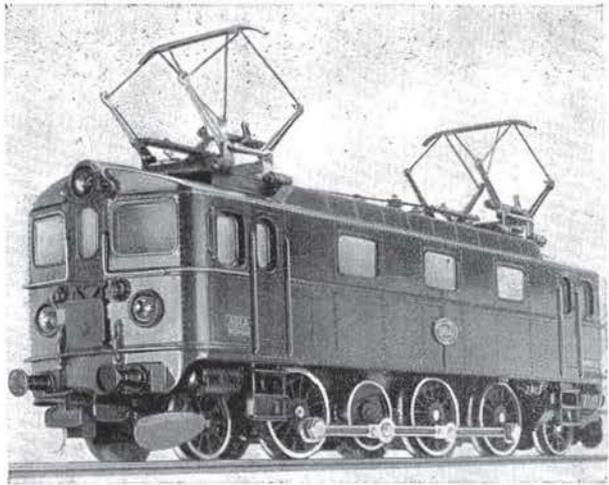


Bild 5 Ellok der Baureihe Da der Schwedischen Staatsbahn. H0-Modell der Fa. Märklin. LüP 147 mm, Gewicht 540 g.

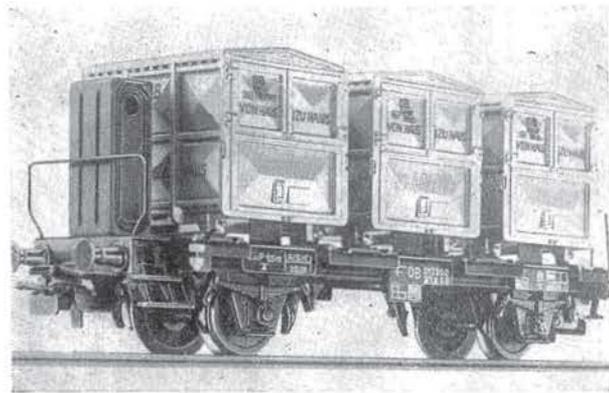


Bild 6 Behälterwagen BTs 50 (DB). H0-Modell der Fa. Märklin. LüP 110 mm.

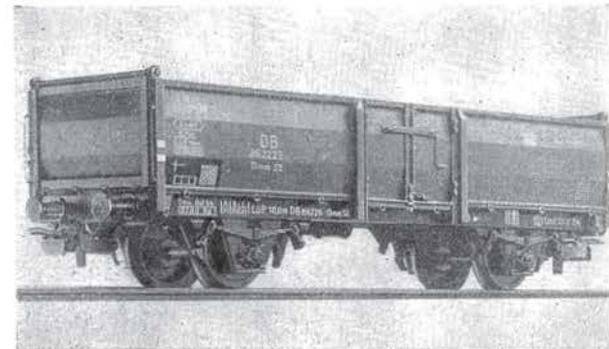
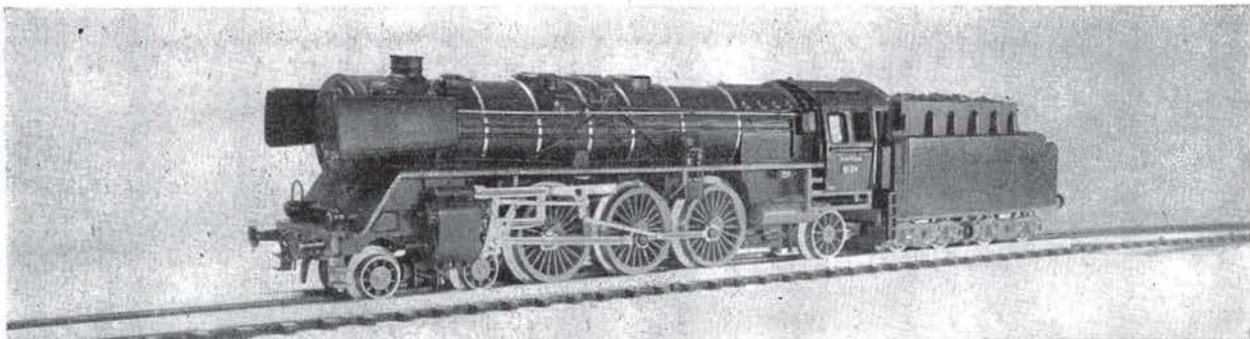


Bild 7 Offener Güterwagen Omm 52 (DB). H0-Modell der Fa. Märklin. LüP 115 mm.



Grundsätze für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven

ОСНОВЫ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ МОДЕЛЬНЫХ ПАРОВОЗОВ

Principes de l'équipement électrique des locomotives modèles

Principles of Electric Equipment for Model Locomotives

DK 688.727.82.06

Für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven waren bisher die Normen NEM 602 — Stromart, Spannungen, Stromstärken — und NEM 611 — Polarität bei Gleichstrombetrieb —¹⁾ maßgebend.

Auf dem MOROP-Kongreß 1956 in Bern wurde auf Anregung der französischen Delegation beschlossen, diese beiden Normen zusammenzufassen. Ein entsprechender Vorschlag konnte im März 1957 in Nürnberg anlässlich der Tagung des Arbeitsausschusses „Feinmechanischer Modellbau“ im Fachnormenausschuß Feinmechanik und Optik (DNA) erläutert werden. Er wird hiermit der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorgelegt (siehe Beilage Seite I bis IV).

Gegenüber den beiden ursprünglichen Normen wurde auf eine Begrenzung der Stromstärken verzichtet und für die Spannung nur noch der Begriff „Fahrnennspannung“ beibehalten. Der Vorschlag enthält drei Hauptteile: 1. Traktion (Zugförderung), 2. Elektromagnete für Antrieb, 3. Beleuchtung. In Ziffer 1 wurden die Bestimmungen der bisherigen Norm NEM 611 eingearbeitet. Der neue Entwurf gilt gleichzeitig als DIN-Vorlage und hat als solcher die Nummer 00 58 651. Hierzu wurde ein Beiblatt aufgestellt, das einige Lokomotiven, vorwiegend europäischer Hersteller, enthält. Aus diesem Beiblatt geht hervor, wie die Isolierung der Radsätze vom Hersteller ausgeführt wurde und ob eine Umstellung mit einfachen Mitteln möglich ist.

Die Polarität wurde beim Zweischienen-Betrieb beibehalten, d. h., die Lok muß in der Fahrtrichtung gesehen rechts positiv gepolten Fahrstrom erhalten. Dagegen wurde auf Vorschlag der belgischen Delegation die Polung der Oberleitung in „Minus bei Vorwärtsfahrt“ geändert. Welche Gründe sprechen für diese Änderung? Ausgehend von der Tatsache, daß nach den amerikanischen Normen (NMRA-Standards) die Masse der Lokomotive an der rechten Schiene liegt, wurde der Standpunkt vertreten, daß die linke (isolierte) Seite umschaltbar sein müsse. Das bedeutet, daß eine auf Oberleitung umgeschaltete Lokomotive ihre Fahrtrichtung beibehält, wenn das Anschlußgerät gleichfalls von der linken Schiene auf die Oberleitung umgeschaltet wird. Der Fahrtwendesalter muß in diesem Falle nicht betätigt werden.

Eine Anzahl Modell-Lokomotiven europäischer Fertigung haben an der rechten Seite Zahnräder, sind also gleichfalls an der linken Seite isoliert oder lassen sich auf der linken Seite leichter nachträglich isolieren als auf der rechten. Hinzu kommt, daß im Trix-System negative Mittelschiene (= Fahrleitung) Vorwärtsfahrt bedeutet. Das Gleiche gilt von den englischen Erzeugnissen Hornby Duble.

Leider setzt die gleiche NMRA-Norm Nr. S 9 „Elektrical“ für Vorwärtsfahrt positive Polung der dritten Schiene (mittlere Stromschiene) oder der Oberleitung fest. Wenn man sich nach den NMRA-Normen richten wollte, so müßte also beim Übergang vom Zweischienenbetrieb zum Oberleitungsbetrieb eine Umpolung der Fahrtrichtung erfolgen. Diese Lösung birgt jedoch Fehlerquellen in sich, die man nach Möglichkeit vermeiden sollte.

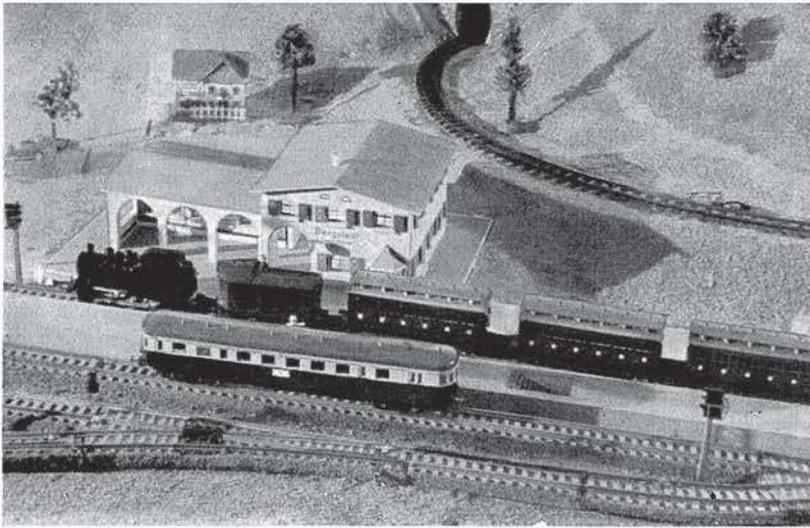
Das Beiblatt zur DIN-Vorlage 00 58 651 zeigt deutlich, daß die Lokomotiven Nr. 1 bis 24 entweder rechts isoliert sind oder, falls sie links isoliert sind, sich umstellen lassen. Umgekehrt ist es nicht bei allen Lokomotiven möglich, die rechte Isolierung in eine linke zu ändern. Geht man von dieser Tatsache aus, so kommt man zu der Schlußfolgerung, daß es richtiger ist, die Masse der Lokomotive links vorzuschreiben, genauer gesagt, an der linken Lokomotivseite. Was als linke Lokomotivseite zu verstehen ist, geht aus Bild 4 der Vorlage 00 58 651 hervor. Symmetrische Lokomotiven oder Lokomotiven, bei denen nicht ohne weiteres erkennbar ist, was als Spitze oder als Heck bezeichnet werden kann, sollten unbedingt eine entsprechende Bezeichnung erhalten. In diesem Zusammenhang soll darauf hingewiesen werden, daß die Definition im Blatt S 9 NMRA-Standards ungenügend ist, wenn dort festgesetzt wird: „Engines should be grounded to the righthand rail“ (Lokomotiven sollen nach der rechtsseitigen Schiene geerdet werden). Diese Bemerkung ist noch erklärt durch den Hinweis, daß der Ausdruck „righthand rail“ die Schiene bezeichnet, die zur Rechten eines Beobachters liegt, der vor der Lokomotive mit seinem Rücken zur Lokomotive steht. Aus dieser Definition geht hervor, daß es sich also nicht um die rechte Seite der Lokomotive handelt, sondern um die, wie wir es ausdrücken, „in der Fahrtrichtung gesehenen rechten“ Schiene. Die Erdung jedoch kann sich nur auf eine Lokomotivseite beziehen, wohingegen natürlich die Polung wechseln kann. Geht man von dieser Richtigstellung der ungenauen Definition in den NMRA-Standards aus, so bleibt nur noch die andere Festsetzung erhalten, nämlich positive Oberleitung bei Vorwärtsfahrt. Nach den vorstehenden Erläuterungen wäre es zweckmäßig, die rechte Seite der Lokomotive zu isolieren und umschaltbar für die Oberleitung auszubilden. Die Lokomotiven fahren daher in Zweischienenbetrieb: Rechte und linke Seite, — oder im Oberleitungsbetrieb: Oberleitung und linke Seite, — wobei in beiden Fällen die Masse an der linken Lokomotivseite liegt. Dieser letzte Vorschlag läßt sich bei allen betrachteten Typen der Nr. 1 bis 28 einrichten. Der Vorschlag hat den Vorteil, daß die bisherigen Festsetzungen der Norm NEM 611 erhalten werden können, und daß er der entsprechenden Vorschrift der NMRA-Standards entspricht. Außerdem wird diese Vorschrift von dem Rokal-System (Nenngröße TT) beachtet. Als Nachteil wäre zu erwähnen, daß der Umbau von Märklin-Lokomotiven bei einigen Typen erschwert wird, da nämlich die Zahnradseite dieser Lokomotiven rechts liegt, ihre Isolierung daher schwieriger ist.

Das endgültige Wort über die Festlegung dieser Norm wird die nächste Hauptversammlung der MOROP sprechen müssen. Nach Vorstehendem ist aber zu erwarten, daß es bei der Regelung „Vorwärtsfahrt bei positiver Oberleitung“ bleibt.

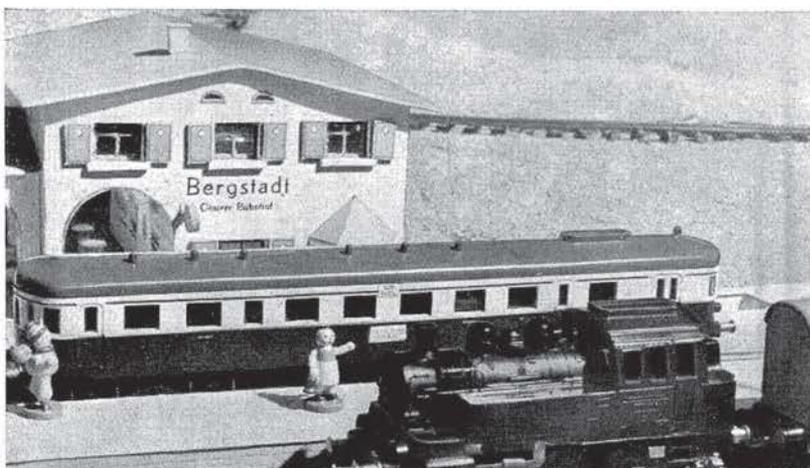
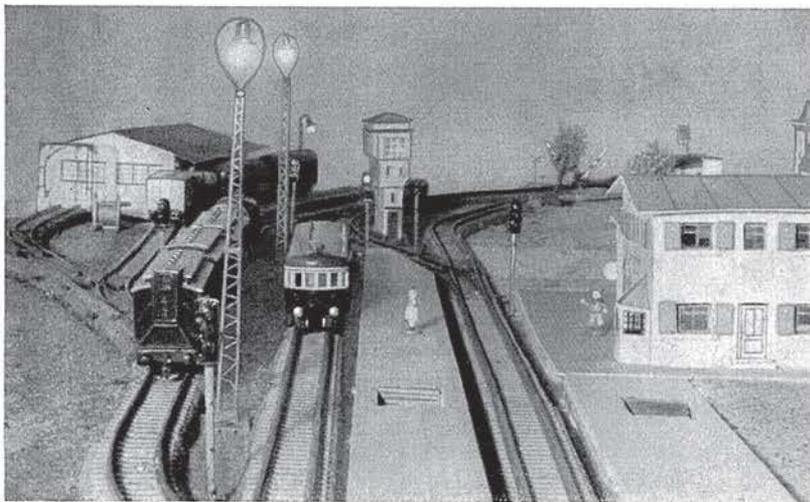
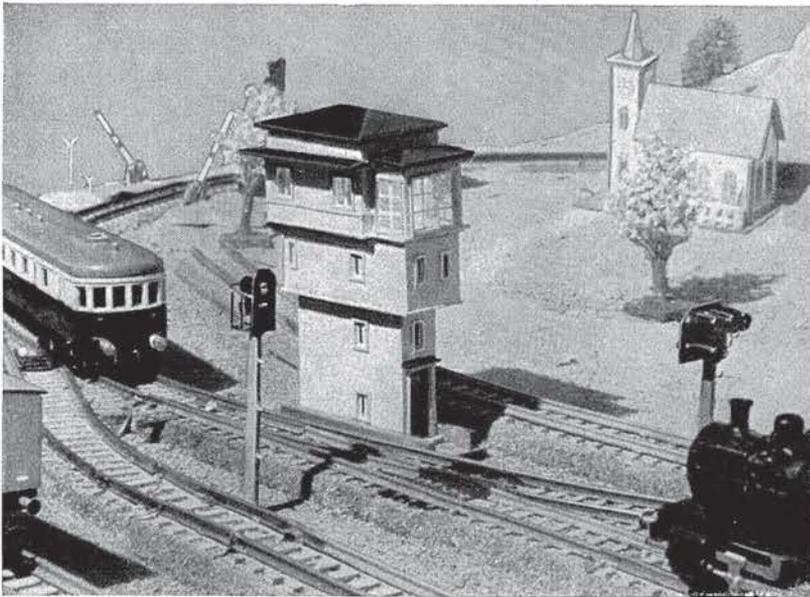
Es soll aber jedem Modelleisenbahner Gelegenheit gegeben werden, sich zu diesem Problem zu äußern.

Die Stellungnahmen sind bis zum 30. 6. 1957 zu richten an den Obmann des Arbeitsausschusses Feinmechanischer Modellbau, Dr.-Ing. Kurz, Dresden-A 27, Hettnerstraße 1.

¹⁾ Siehe „Der Modelleisenbahner“ (5) 1956, Beilage Heft 8/56, S. I bis IV.



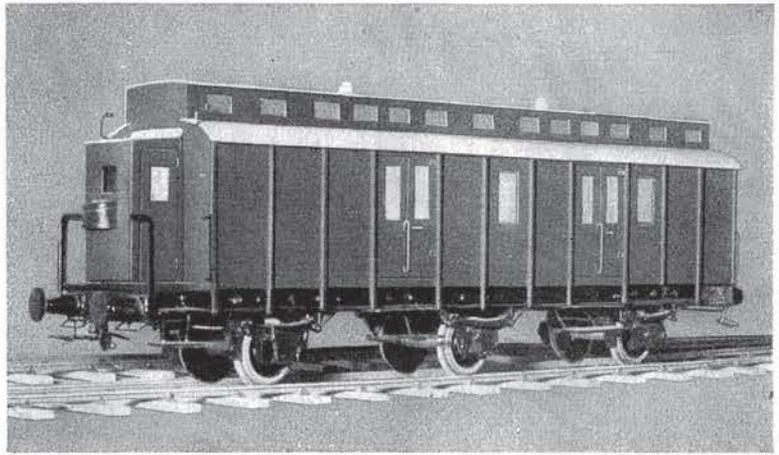
FRIEDWINKEL ODER BERGSTADT?



Dem 15jährigen Oberschüler Wolfgang Walter aus Wernigerode im Harz hat der Gegenvorschlag zur Gleisführung der Anlage Friedwinkel von Hansotto Voigt im Heft 2/1956 so gut gefallen, daß er den Vorschlag seiner Modelleisenbahnanlage zugrunde legte. Wolfgang Walter hat dabei zwar die Zahl der Weichen und Nebengleise im Bahnhof etwas verringert und den Namen verändert, dafür aber die Gleise, Weichen, Signale und Gebäude selbst angefertigt.

Diese Bilder zeigen Ausschnitte aus der Anlage des Oberschülers. Das Stellwerksgebäude wurde nach der Anleitung von Ing. Günter Fromm im Heft 9/1956 gebaut.

Von dieser Tatsache war auch der jetzt 57jährige Schneidermeister Friedrich Magdalinski aus Berlin schon vor 20 Jahren überzeugt, als er mit dem Bau dieser Bahnpostwagenmodelle im Maßstab 1:25 begonnen hat. Der Maßstab zwang ihn dazu, alle Details einschließlich der Gußteile selbst anzufertigen. Es war ihm nicht möglich, in den Besitz von Wagenzeichnungen zu kommen. So konnte er nur nach den Wagenanschriften der Vorbilder und nach eigenen Handskizzen arbeiten. Wenn er also einmal eine Tür oder ein

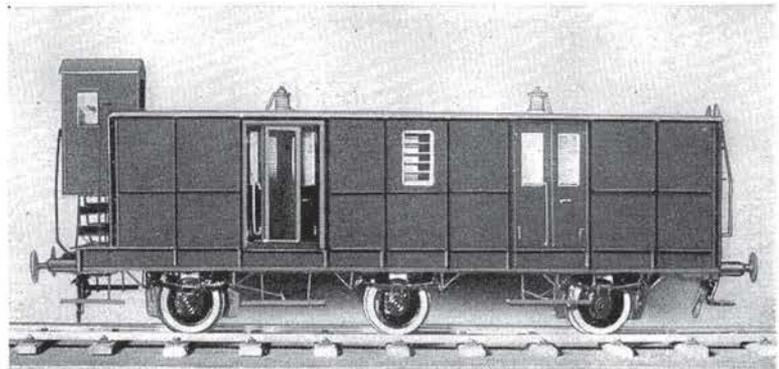


1

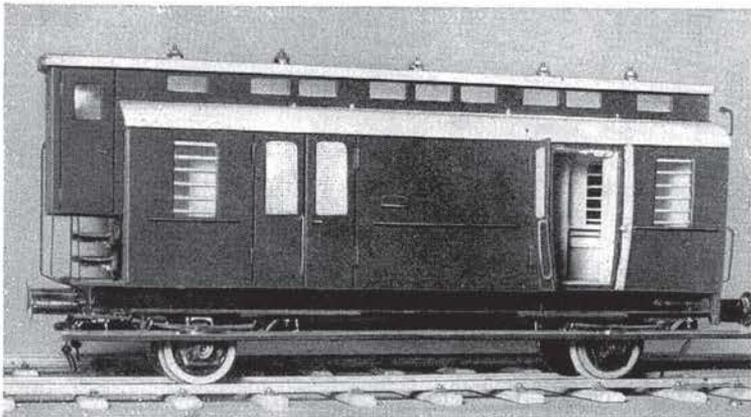
Keine Bahnpost ohne Eisenbahn

Fenster nicht genau an die Stelle gebracht hat, die sie beim Vorbild einnehmen, so sollte man dafür Verständnis haben. Viel wichtiger ist, daß er durch zahlreiche Einzelheiten die verschiedenen Postwagentypen markant nachgebildet hat. Sämtliche Wagenmodelle sind, teilweise mit Ausnahme der Dächer, in Holzkonstruktion ausgeführt und mit vorbildgerechter Schraubenkupplung versehen.

Fotos: H. Dreyer, Berlin



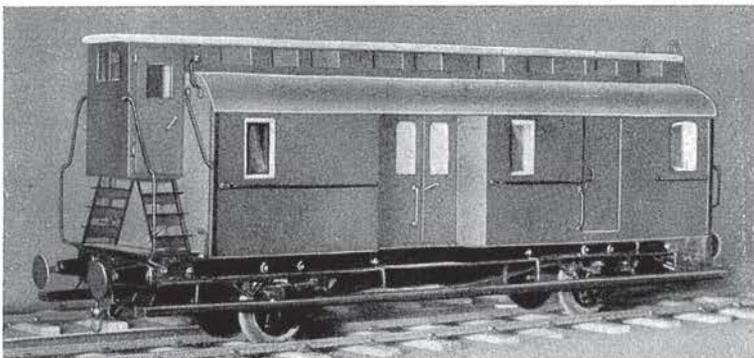
2



3

Bild 1 Dreiachsiger Post- und Paketwagen mit tiefliegendem Bremserhaus. LüP 600 mm, Gewicht 2050 g. Das Modell läuft auf 6 selbstgebaute Rollenlagern.

Bild 2 Dreiachsiger Postbeutelwagen (s. „Der Modelleisenbahner“ (5) 1956, Seite 140) mit Stangenpuffern. LüP 492 mm, Achsstand 282 mm, Gewicht 1325 g.



4

Bild 3 Zweiachsiger Bahnpostwagen mit Beleuchtung und Inneneinrichtung. LüP 432 mm, Achsstand 248 mm, Gewicht 1250 g.

Bild 4 Zweiachsiger Postwagen mit Gepäckabteil der Gattung Pw Post, gebaut im Jahre 1935. LüP 498 mm, Achsstand 260 mm, Gewicht 1480 g.

Reizt nicht auch dieser Wagentyp zum Nachbau in den Baugrößen 0, H0 oder TT?

Zweite Ausstellung und Modellwettbewerb der ungarischen Modelleisenbahner

Die zweite Modellbahnausstellung der ungarischen Modelleisenbahner wird in diesem Jahre in den Monaten August/September in Budapest veranstaltet. Die Teilnahmebereitschaft ist schon jetzt sehr groß unter den Modelleisenbahnern.

Das Interesse wurde noch dadurch gesteigert, daß das Verkehrsmuseum in Budapest nicht nur die Arbeit der Modelleisenbahner fördert und unterstützt, sondern jetzt auch einen Wettbewerb für den Bau von vorbildgerechten Lok-, Wagen- und Gebäudemodellen in der Baugröße 0 aus der Geschichte der Eisenbahn in Ungarn ausgeschrieben hat. Es werden Musealmodelle im Maßstab 1:45 ohne Antrieb verlangt. Dieser Wettbewerb wird auch dazu beitragen, daß das Verkehrsmuseum alle Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen sowie auch historisch wichtige Gebäude aus der Entwicklung der Eisenbahn in Ungarn erhält. Die Modelle, die das Niveau eines Musealmodells erreichen, werden also in den Bestand des Verkehrsmuseums aufgenommen und mit hohen Geldpreisen prämiert. Als erste Etappe ist die Zeitspanne von der ersten ungarischen Eisenbahn bis zum Jahre 1872 angegeben worden. Unter anderem sind folgende Modelle erwünscht:

Personenzuglokomotiven „PEST“ und „BUDA“ der ehemaligen Ungarischen Zentralbahn, die von der Fabrik Coquerill-Serraing im Jahre 1846 geliefert wurden, außerdem alle Reisezug-, Güter- und Sonderwagen aus den Jahren 1846 bis 1848 sowie alle Wagengattungen, die die erste Ungarische Wagenfabrik in Pest in den Jahren 1871/72 lieferte. Genaue Nachbildungen der Lokomotive von Stephenson im Maßstab 1:45 und ein Modell des Empfangsgebäudes der ersten ungarischen Eisenbahnlinie Pest—Vác im Maßstab 1:200 werden ebenfalls gesucht.

Die eingereichten Arbeiten werden von einer Jury, die sich aus technischen Fachkräften des Verkehrsmuseums, des Instituts für Eisenbahnwissenschaft, des Verkehrsministeriums und namhafter Modellbahxperten zusammensetzen wird, bewertet.

Für den Bau der Modelle werden alle nötigen Unterlagen, Typenpläne und Bauzeichnungen vom Verkehrsmuseum bereitgestellt.

István Vásárhelyi, Budapest

Abschied vom Altenburger Tunnel

Die Veröffentlichung auf der Seite 97 unseres Heftes 3 1957 veranlaßte den an historischen Eisenbahnfahrzeugen und -bauwerken besonders interessierten Zugschaffner Günter Meyer aus Aue, nach Altenburg zu fahren, um den Tunnel zu besichtigen. Hiervon teilte er uns unter anderem mit, daß am Tunnelportal noch die Jahreszahlen 1876 und 1878 zu lesen waren, obwohl die Strecke bereits im Jahre 1843 gebaut wurde. Wie war das möglich? G. Meyer konnte ermitteln, daß Altenburg früher ein Kopfbahnhof war, den die von Leipzig ankommenden Züge auf der gleichen Seite wieder verlassen haben, um im großen Bogen über Windischleuba und Remsa die heutige Strecke zwischen der Blockstelle Wilchwitz und den Bahnhof Kotteritz zu erreichen. Teile der alten Trasse sind heute noch zu sehen.

Günter Meyer fragte einen älteren Eisenbahner nach dem Zweck des Tunnels und erhielt die Antwort: „Dor Hárzoch wolde ähm unbedingt ä Dünnl hawe ...“, womit das Wesentliche im Aufsatz von Karl Quandt glänzend bestätigt wurde.

Die Tage des Tunnels sind gezählt. Er wird abgerissen und durch einen Einschnitt ersetzt.

Im übrigen konnte der Altenburger Tunnel neben seiner Entstehungsgeschichte eine weitere Attraktion aufweisen. Er war bis vor etwa 10 Jahren mit dem sonst überwiegend in England und Frankreich anzutreffenden Oberbau mit Doppelkopfschienen und Stuhllagerung versehen.

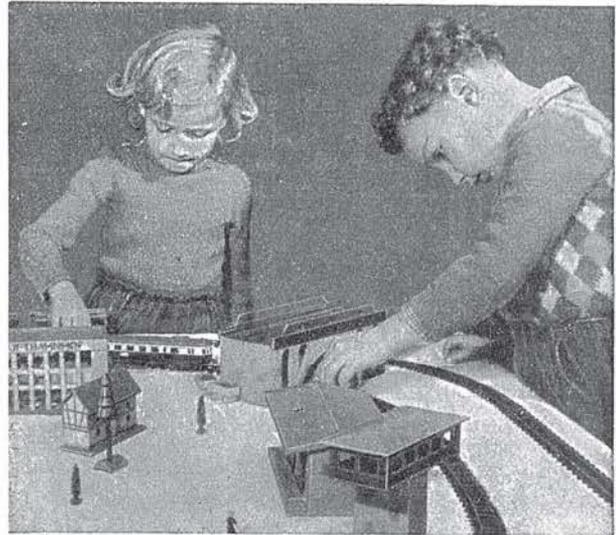


Foto: Wache, Berlin

Unser kostbarstes Gut

Die Geschichte der Kinder ist noch nicht geschrieben, obwohl sie lehrreicher, erschütternder und anklagender sein dürfte als alle Geschichten der großen Männer. Victor Hugo sagte vom 19. Jahrhundert, daß es kein größeres Elend kenne als das Elend des Kindes und machte sich zum Ankläger gegen eine grausame menschenfeindliche Ordnung.

Bei uns pflegt man zu sagen: „Die Kinder sind unser kostbarstes Gut!“ Ein abgegriffenes Wort? Ein herrliches Wort!, wenn man in die dunkle Geschichte der Kinder blickt. Ein Wort, das in unserem Staat durch die Tat, durch bedeutenden materiellen Aufwand, mit Liebe und Enthusiasmus verwirklicht wurde. Wollen wir die Vielzahl unserer Einrichtungen aufzählen, die allein dem Kinde dienen, die Kriepeln und Gärten, die wertvollen Anlagen zum sinnvollen Spiel, die ärztliche Betreuung und die neuen Formen der menschenwürdigen Erziehung? Es mangelt an Raum.

Der erste Tag des sonnigen Monats Juni gehört im ganzen sozialistischen Lager den Kindern. Er ist der Tag der Freude und des frohen Spiels, ein Tag, an dem wir mit Stolz den Menschen im Westen unseres gespaltenen Vaterlandes sagen können: „Zeigt uns, wie eure Kinder leben, wie ihñ sie erzieht, und wir sagen euch, was euer Staat, euer System wert ist!“ Der erste Baustein zum Sozialismus ist bei uns auch zum Grabstein der Elendsgeschichte des Kindes geworden.

Albert-Georg Schuchardt

Für unser LOKARCHIV

GÜNTHER FIEBIG, Wittenberg
HANS KÖHLER, Erfurt

Drei bayerische Güterzuglokomotiven

Три баварские грузовые паровозы
Trois locomotives bavaoises pour trains de marchandises
Three Bavarian Goods-locomotives

DK 621.132.62

Es gibt verschiedene Ansichten über Formschönheit und Zweckmäßigkeit der Dampflokomotiven. Dabei urteilt der Praktiker oft ganz anders als der Liebhaber.

Nach unserer Ansicht sind zur Zeit des Bestehens der einzelnen deutschen Länderbahnen die formschönsten Lokomotiven in Süddeutschland gebaut worden. Durch die Gegenüberstellung der beiden Gattungen S 3 6 (Bayern) und S 10 (Preußen) findet diese Ansicht ihre Bestätigung. Daß dies jedoch nicht nur für „großrädrige“ Schnellzuglokomotiven gilt, soll an Hand einer Betrachtung der nachfolgend beschriebenen Güterzuglokomotiven bewiesen werden.

Der Grund des imposanten Aussehens liegt an technischen Ausbildungen, deren sich Bayern wesentlich früher bediente als beispielsweise Preußen. In dieser Beziehung ist die frühe Einführung des Barrenrahmens an Stelle des Blechrahmens zu nennen und die damit zusammenhängende hohe Kessellage. Nachteilig war jedoch das langjährige Festhalten an Naßdampflokomotiven. Um dennoch wirtschaftliche und sparsame Lokomotiven zu erhalten, baute Maffei vorwiegend Lokomotiven mit zweifacher Dampfdehnung, also Verbundbauarten. Diese besaßen meist große Kessel. Da die Verbundlokomotiven aber auch schon sehr zeitig

in Bayern entwickelt worden sind, lagen dort große Erfahrungen mit diesen Bauarten. So ist es auch zu verstehen, daß Maffei nur zögernd zur Heißdampflokomotive überging. Selbst als Maffei die ersten Heißdampflokomotiven mit einfacher Dampfdehnung herausbrachte, war gegenüber der Verbundlokomotive keine nennenswerte Verbesserung in der Wirtschaftlichkeit zu erblicken, weil die Überhitzer sehr klein gehalten waren. Deshalb lag es nahe, Heißdampf-Verbundlokomotiven zu bauen. So blieb die Verbundlokomotive weiterhin bestehen. Erst als durch den Einfluß des norddeutschen Lokomotivbaues größere Überhitzer zum Einbau gelangten, verließen die bayerischen Konstrukteure allmählich die zweistufige Dampfdehnung. Diese Entwicklung liegt nicht nur den hier beschriebenen, sondern beinahe allen bayerischen Lokomotiven zugrunde. Den Heißdampf-Zwillingslokomotiven der Gattung G $\frac{3}{4}$ H, spätere Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷, gingen Naßdampf-Verbundlokomotiven mit zwei Zylindern voraus (Gattung C VI, Baujahre 1899 bis 1909). Diese Bauart mit der gleichen Achsfolge wie die G $\frac{3}{4}$ H war sehr gut kurvenläufig und zeichnete sich durch ihren ruhigen Lauf besonders aus. Es sind 120 dieser Lokomotiven in Betrieb gewesen. Sie hatten vorn ein Krauß-Helmholtz-Gestell.

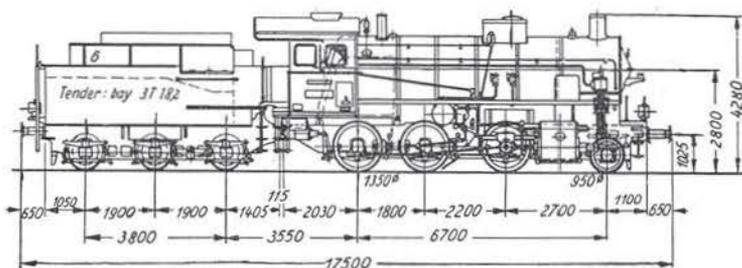


Bild 1 Maßskizze von der Lok Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷ (bay G $\frac{3}{4}$ H).

Bild 2 Bayerische Güterzuglokomotive der Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷

