

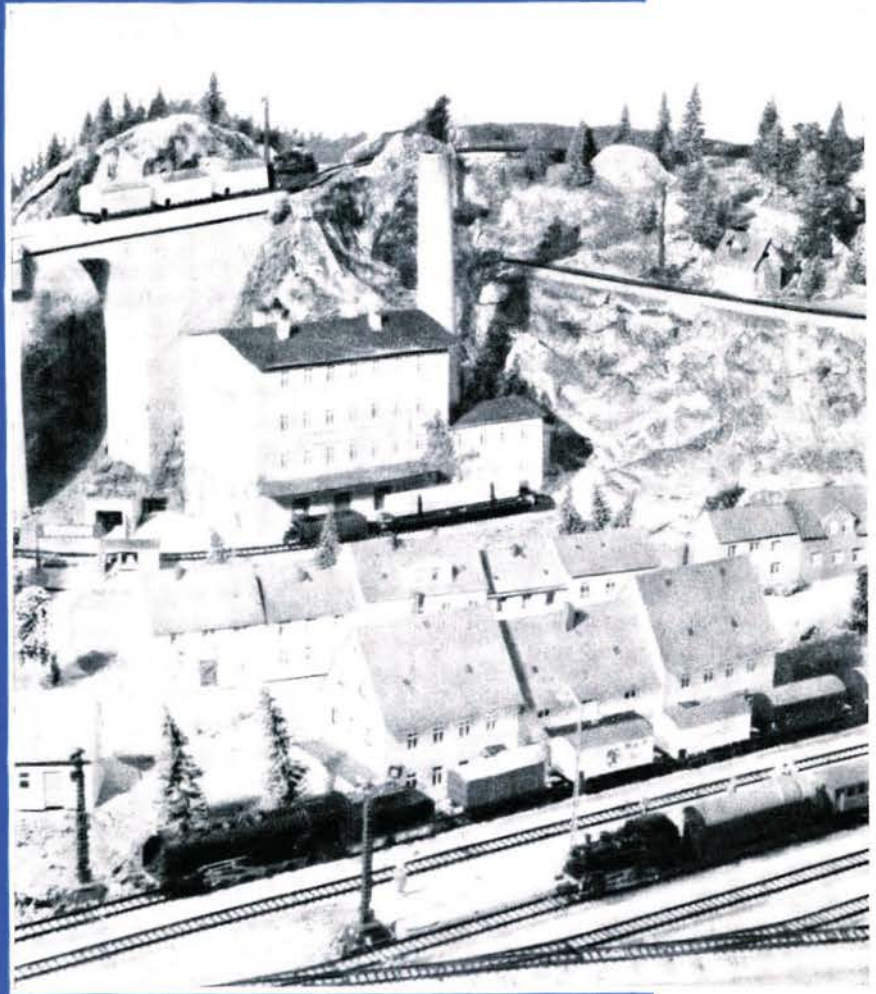
JAHRGANG 7

MAI 1958

5

DER MODELLEISENBAHNER

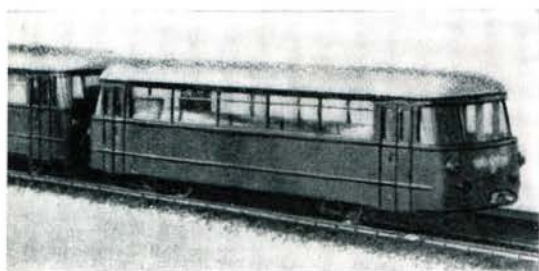
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon . . .

● daß die Deutsche Reichsbahn künftig moderne Schienenomnibusse mit Anhänger in Dienst stellen wird, die eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreichen werden? Sie werden mit schaumgummigepolsterten Sitzen ausgestattet, haben sehr breite Seitenwandfensterscheiben und in der Stirnwand eine Panoramafensterscheibe. Unser Bild zeigt ein Modell im Maßstab 1:45. Foto: G. Illner

● daß sowjetische Techniker den Bau einer „Supereisenbahn“ planen? Diese Bahn soll die Sowjetunion in ihrer längsten Ausdehnung durchqueren. Projektiert sind Atomlokomotiven, die imstande sein sollen, Zuggarnituren zu ziehen, die fünfzig- bis sechzigmal so schwer sind wie gewöhnliche Eisenbahnzüge.

● daß die japanischen Staatsbahnen demnächst mit den Planungen für den Bau eines 36 Kilometer langen Untersee-Tunnels zwischen Hondschu und Hokkaido beginnen? Der Tunnel wird der längste der Welt sein.

● daß die erste Turbinenlokomotive tschechoslowakischer Konstruktion die Leninwerke in Plzeň verlassen hat? Sie wird unter anderem auch den Maschinenbau der CSR auf der Weltausstellung in Brüssel repräsentieren.

● daß die amerikanischen Berater der Irakischen Staatsbahnen Pläne für die strategische Eisenbahnstrecke zwischen Bagdad und Basrah fertiggestellt haben? Sie sorgten ferner dafür, daß das Land einen Kredit von 1 Million Dollar für den Kauf von Dieselloks aufnimmt.

● daß die Schwedischen Staatsbahnen ihre Tarife ab 1. Februar 1958 um 5 bis 10 Prozent heraufgesetzt haben? Die Erhöhung wirkt sich besonders auf Arbeiterwochenkarten aus.

AUS DEM INHALT

Modellbahnneuheiten	129
10 Jahre Modellbahn Dresden	132
2,4 Millionen DM — eine Station Junger Techniker	135
Ing. Günter Fromm Der erste Akkumulatortriebwagen C3 eaT Pr 06 der ehemaligen Preußischen Staatsbahn	136
Dipl.-Ing. Erhard Schröter Die elektrischen Triebfahrzeuge der sowjetischen Eisenbahnen	138
Ing. Franz Finow Das neue Lichtsignalsystem der Deutschen Reichsbahn	146
Hans Köhler Lokomotiven mit Franco-Crosti-Kessel	150
H. Altmann Zwei Gleisplanvorschläge	153
Auskunft auf Leserbriefe	158
Das richtige Buch am Arbeitsplatz	159

Titelbild

Bildausschnitt aus einer von Jungen Modelleisenbahnern der Station Junger Techniker, Limbach/Oberfrohna, aufgebauten Ausstellungsanlage in der Baugröße H0. Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Auf der H0-Anlage unseres Mitarbeiters Günter Barthel, Erfurt, entdeckte unser Bildreporter das im Bild gezeigte Motiv, das viele Anregungen für unter Raummangel leidende Modelleisenbahner vermittelt. Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

- Bauplan für das Empfangsgebäude St. Annen in der Baugröße H0
- Bauanleitung für eine 15°-Kreuzung aus Piko-Gleismaterial
- Was der Modelleisenbahner über die neuen Reisezugwagen-Betriebsnummern wissen muß
- Fliegender Bahnpostverkehr
- Die Hochdruck-Schnellzuglokomotive H 02 1001

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Klaus Gerlach, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 530071 und Leipzig 42971; Fernschreiber 011448. Typographische Gestaltung: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen 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. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Modellbahnneuheiten



Während sich in den letzten Wochen die Nachrichten über beginnende Krisenerscheinungen in der westlichen Welt, besonders in den USA und in Westdeutschland, häufen, öffnete wieder einmal die Leipziger Frühjahrsmesse ihre Pforten. Sie gewährt einen Einblick in das ständig erstarkende und nicht zu erschütternde sozialistische Wirtschaftssystem. Die Beteiligung ausländischer Aussteller an der Leipziger Messe steigt von Jahr zu Jahr, und die Qualität der Industrieerzeugnisse entspricht gleichfalls dieser Tendenz, wovon sich jeder überzeugen lassen muß, der die Gelegenheit hat, die Leipziger Messe zu besuchen. Bei der Modelleisenbahnindustrie gibt es eine Reihe interessanter Neuigkeiten. Das größte Aufsehen erregte die V 200 der Fa. Gützold, eine hervorragende Nachbildung der 2000 PS-Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn in der Baugröße H 0. Dieses Modell besteht aus einem Rahmen mit einem dreipoligen Topfmotor, zwei Drehgestellen mit einem Stirnrad- und einem Schneckengetriebe und einem Gehäuseteil. Die Untersetzung beträgt $i = 14 : 1$. Die Drehgestelle sind einseitig nabenisoliert und untereinander vollkommen gleich. Somit liegt jedes Drehgestell an einem Pol und ist dementsprechend mit dem Motor elektrisch verbunden. Im Gegensatz zum Märklin-Modell der V 200, das nur zwei Treibachsen aufweist, werden bei der Gützold-Lok alle vier Achsen angetrieben. Sie besitzt ein durch zusätzliche Ballastgewichte erhöhtes Reibungsgewicht von 500 g. Hinsichtlich des konstruktiven Aufbaues und der äußeren Gestaltung hält die Gützold-V 200 einem Vergleich mit der Märklin-

Lok in jedem Falle stand. Ganz abgesehen davon, daß sie auch noch billiger ist.

Der modellmäßige Eindruck der V 200 wird dadurch bedeutend erhöht, daß die Fensteröffnungen nicht mit Cellon hinterklebt werden, sondern glasklare Fenstereinsätze, die mit der Außenfläche bündig abschließen, eingebracht werden.

Piko hat, wie wir bereits im Heft 3 auf Seite 59 ausführlich berichteten, endlich die schon lange erwartete Dampflok der Baureihe 23 (alte Ausführung der Deutschen Reichsbahn) herausgebracht.

Für die große Geschenkpackung mit zwei Zügen wurde als Ersatz für die beiden Stellplatten ein Rahmen zur Aufnahme von vier normalen Gleisbildelementen entwickelt. Mit diesem kleinen Stellwerk kann der Bahnhof mit zwei Weichen, einem durchgehenden und einem Ausweichgleis geschaltet werden. Später soll dieser Rahmen zu einem Stellwerk mit 4×8 Gleisbildelementen erweitert werden. Piko plant eine Umstellung seines Wagenparkes auf Polystyrol-Basis. Bei dieser Gelegenheit werden die Modelle in höchstem Maße verfeinert. Von der Präzision mag die Tatsache sprechen, daß verschiedene Details mit unbewaffnetem Auge kaum noch zu erkennen sind. Die neuen Wagen werden mit auswechselbaren Kupplungen und mit spitzengelagerten Radsätzen ausgerüstet.

Die Firma Hels (Helmut Steglich, Dresden) hat inzwischen den bereits im letzten Messebericht angekündigten und auf Seite 60 des Heftes 3 beschriebenen zweiachsigen Reisezug-Gepäckwagen der Gattung Pw

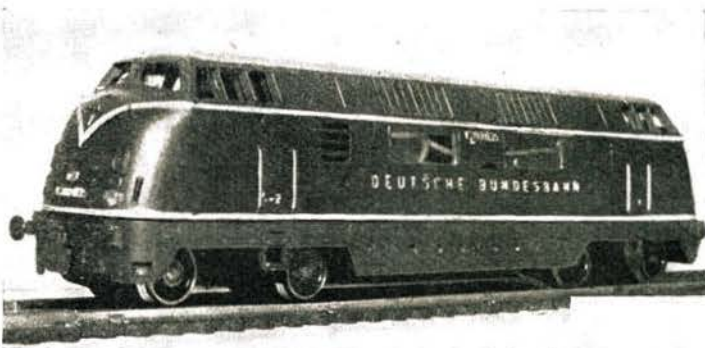


Bild 2
Das Triebwerk des V 200-Modells von Gützold. Beide Drehgestelle werden von dem in der Mitte der Lok angeordneten dreipoligen Topfmotor angetrieben.

Bild 1
Der Messeschlager der Firma Gützold war ohne Zweifel die hervorragende Nachbildung der Diesellokomotive V 200. Bei diesem H 0-Modell werden alle vier Achsen angetrieben.

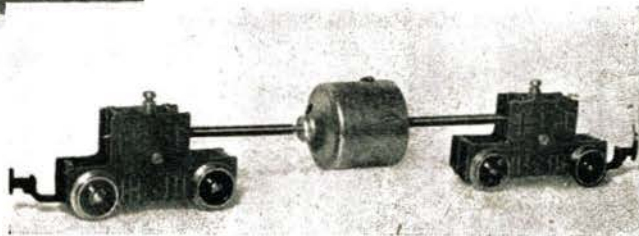
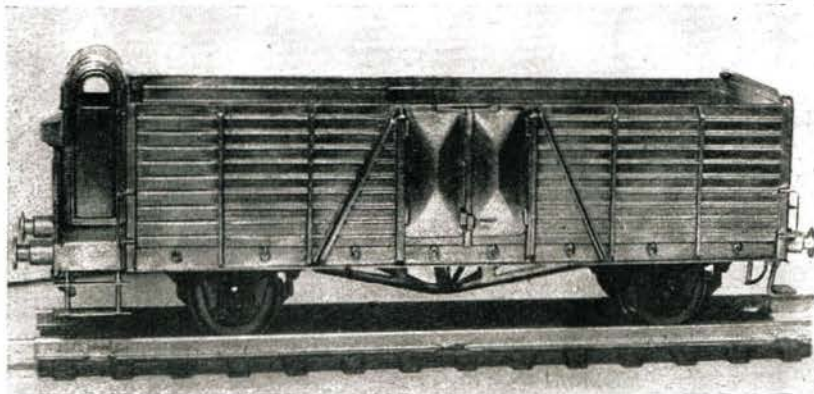


Bild 3

Ein offener Güterwagen mit Bremserhaus hergestellt aus einem Bausatz der Fa. Ehlicke in der Baugröße H0. Dieses Bild zeigt, wie leicht ein Ehlicke-Wagen durch zusätzliche Details vervollständigt werden kann.



14c in den Handel gebracht. Dieses Fahrzeug ist in allen Einzelheiten sehr gut nachgebildet und genügt höchsten Ansprüchen. Die Radsätze sind spitzengelagert. Einzelheiten des Rahmens, der Bremszylinder und des Hauptluftbehälters, der Batteriekasten, Türgriffe, Scharniere usw. sind am Modell nachgeahmt. Hervorzuheben sind die Achslagerblenden, die nicht nur Bremsklötze andeuten, sondern endlich auch die bei Personenwagen typischen langen Blattfedern aufweisen. Das Modell ist vorschriftsmäßig beschriftet.

Ein zweiachsiger Personenwagen Bi der gleichen Bauart, Wagengattung P 27, befindet sich in Vorbereitung.

Bild 4

Die Firma Grimm aus Freital bei Dresden brachte als Neuheit ein Modell der Alweg-Einschielenbahn heraus. Zum Antrieb der beiden Wagen dient ein 4,5 V Petrich-Motor für Gleichstrom. Bemerkenswert ist, daß diese Bahn keinen zusätzlichen Raum auf einer vorhandenen Modelleisenbahnanlage benötigt.

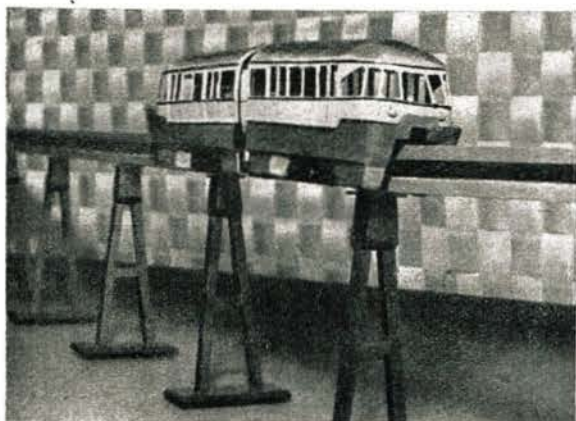


Bild 5

Aus dem VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm kommt dieser Kesselwagen in der Baugröße S. Ebenfalls neu aus diesem Werk sind Rungen- und Drehschemelwagen.



Die Firma Ehlicke bringt alle ihre bekannten und beliebten Wagenmodelle mit spitzengelagerten Radsätzen und Bremsklotzimitationen heraus. Der achtachsige Schwerlastwagen wird neuerdings mit vier Drehgestellen ausgerüstet, wodurch sich seine Kurvenläufigkeit verbessert. Während Einzelteile wieder in größerem Umfange ausgeliefert werden, sind die Wagenbausätze leider nur für den Export lieferbar.

Die Firma Grimm, Freital bei Dresden, bekannt durch die aufsteckbaren Lichtsignale mit Röhrensockeln, bringt als Neuheit das H0-Modell der Alweg-Einschielen-Versuchsbahn bei Köln heraus. Das Fahrzeug besteht aus zwei stromlinienförmig ausgebildeten Endwagen, die auf je zwei Drehgestellen mit jeweils zwei horizontalen und vier vertikalen Rädern laufen. Zum Antrieb dient ein 4,5 V Petrich-Motor für Gleichstrom. Der Schienenweg besteht aus hölzernen Profilen mit seitlich eingelegten Blechstreifen für die Stromversorgung. Die geraden Stücke sind 500 mm lang. Die dampfbehandelten Bogenstücke sind bei einem Kreisdurchmesser von 800 mm in Kreisviertel aufgeteilt. Die Stützen, auf denen die Einschielenprofile aufgesteckt werden, übernehmen gleichzeitig die Verbindung an den Stößen. Die Einschielenbahn von Grimm eignet sich sehr gut als Zubehör zu normalen Modelleisenbahnanlagen, da sie keinen zusätzlichen freien Raum beansprucht.

Die Firma Zeuke & Wegwerth KG hat inzwischen die Serienproduktion der im letzten Messebericht angekündigten Güterzug-Geschenkpäckung aufgenommen. Bemerkenswert ist die konstruktive Gestaltung der Lokmodelle, die mit wenigen Handgriffen in ihre Hauptelemente zerlegt werden können und auf diese Weise eine schnellste Reparatur auf dem Tauschwege ermöglichen. Die V 200, bei der alle Achsen angetrieben werden, weist neuartige Schlitzausgleichelenke auf, die ähnlich wie Kardangelenke wirken, aber wesentlich einfacher, kleiner und billiger sind. Der Motor ist sehr leistungsfähig, so daß die V 200 auf einer Steigung von 15° oder 268 ‰ einen Zug aus 15 zweiachsigen Wagen zu ziehen vermag.

Der VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm bringt nun seine S-Güterwagenmodelle auch mit Bremserhaus heraus. Neu sind Kessel-, Rungen- und Drehschemelwagen. Die letzteren werden paarweise mit Langholz beladen. Die 90°-Kreuzung wird in Kürze durch eine 30°-Kreuzung ersetzt. Die Lok der Baureihe 24 wird zur Zeit je nach Wunsch für 4,5 V- und 12 V-Fahrspannung geliefert. In Vorbereitung befinden sich Signale, Weichen und ein Netzanschlußgerät.

Der VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik hat als neue Modelle den Mittelstadtbahnhof „Flöhatal“ für TT und ein Stellwerk, einen Güterschuppen mit drei Ladeluken, einen beliebig in mehreren Einheiten zusammensetzbaren Inselbahnsteig mit Glasdach, Kiosk, Fahrplan- und Bank, eine Dorfkirche mit Zwiebelturm und eine kleine Fabrik für Holzverarbeitung, bestehend aus

Verwaltungs- und Werkstattgebäuden, Holzlager, Kesselhaus und Anschlußgleisrampe, ferner Spalierrechen und -passagen sowie eine drehbare Windmühle für H0 gebracht. Das Angebot an Bausätzen wurde stark erweitert. Ferner werden als Einzelteile unter anderem verschiedenartig geformte Zäune, Streumaterial und Fenster geliefert. Leider lehnt der Großhandel diese vom Bastler sehr gefragten Einzelteile aus Bequemlichkeit ab. Lediglich das GHK Leipzig setzt diese Ware um und beweist damit, daß der Absatz sehr gut möglich ist. Und das ist bei der starken Nachfrage durchaus verständlich.

Die Firma Auhagen zeigt als Neuheiten einen Wasserturm, eine aus einem Kohlenbansen mit Einheitsdrehkran bestehende Bekohlungsanlage, einen Bahnsteig, einen Lokschuppen in Rechteckform, zwei Kleingartenkolonien und ein Vereinslokal mit Kinderspielplatz und Sportanlage. Für den Anlagenbau wird eine vierteilige in Vorder-, Mittel- und Hintergrund sowie Himmel aufgeteilte Szenerie in sechs verschiedenen beliebig zu kombinierenden Ausführungen geliefert. Zum Überdecken der Stöße können einzelne Bäume und Wolken verwendet werden. Die Neuheiten sind ab August 1958 im Handel erhältlich.

Die Firma TeMos zeigt als Neuheiten für H0 einen idyllischen Kleinstadtbahnhof „Frankenhain“ mit angebauten Güterschuppen und Laderampe, einen Rundschuppen mit vier Ständen zur RABA-Drehscheibe passend, einen Inselbahnsteig mit Aufbauten, eine Kirche und eine an einen Berghang geschmiegte Block- bzw. Abzweigstelle. Für H0 und TT wurde ein neues Bahnwärterhäuschen herausgebracht. Ein symmetrischer Bahnhof „Mittelstadt“ wird zunächst für TT und später auch für H0 geliefert.

Die Firma Dahmer bringt eine vorschriftsmäßig beleuchtete Verkehrsampel mit den Farben Rot, Gelb und Grün heraus. Weiterhin werden ein äußerst umfangreiches Sortiment an neuen, ausgeleuchteten Straßenverkehrszeichen sowie eine beleuchtete Bahnhofsuhr gezeigt.

Bild 7

Gute Gebäudemodelle in der Baugröße H0 und TT zeigte wiederum die Firma TeMos. Neben einem Inselbahnsteig mit Aufbauten, einer Kirche und einer Block- bzw. Abzweigstelle wurde der hier abgebildete Kleinstadtbahnhof „Frankenhain“ mit angebautem Güterschuppen und Laderampe angeboten.



Bild 6

Eine Bekohlungsanlage in der Baugröße H0, bestehend aus Kohlenbansen und Einheitsdrehkran, wird manche Modelleisenbahnanlage um ein schönes Stück bereichern. Hersteller: Fa. Auhagen.

An dieser Stelle soll die Bitte an alle Modelleisenbahner gerichtet werden, sich mit Anfragen usw. an den Handel und nicht an die Hersteller zu wenden, um diese nicht mit unnötiger und zu umfangreicher Korrespondenz zu belasten.

Wie auf dem Gebiet der Modellbahnindustrie, wo die Qualität an erster Stelle steht, so verbesserten sich auch die Erzeugnisse in allen anderen Zweigen unserer Wirtschaft. Kennzeichnend ist das allseitige Bestreben, das Weltniveau nicht nur zu erreichen, sondern zu übertreffen. Daß uns das in großem Maße gelungen ist, beweisen nicht zuletzt die hohen Außenhandelsumsatzquoten, die sich bei jeder Leipziger Messe vergrößern und auch diesmal wieder einen Höchststand erreicht haben.

Erhard Schröter

Fotos: G. Illner, Leipzig.





10 Jahre Modellbahn Dresden

Am 1. Januar 1958 beging die Modellbahngruppe Dresden ihren 10. Jahrestag. Vor zehn Jahren trafen sich während der Dresdner Weihnachtsmesse an der großen Modelleisenbahn die Mitglieder des ehemaligen Dresdner Modellbahnclubs, die den 2. Weltkrieg überlebten. Einige Zeit gab es nur gelegentliche Zusammenkünfte, bis sich schließlich Herr Dr. Kehr von der KdT Dresden für die Modelleisenbahn interessierte und einen Arbeitsausschuß Modelleisenbahn ins Leben rief. Monatlich wurde ein öffentlicher Vortrag gehalten und außerdem der Erfahrungsaustausch gepflegt. Eine Modellbahnproduktion gab es damals nicht. Alle Modelle baute der Modellbahner selbst, er „frisierete“ alte Industrieerzeugnisse, und er tauschte vor allem.

In den ersten Anfängen tat eine einfache Platte mit einem Schienenoval ihren Dienst. Sie wurde in der Stammgaststätte in einem gespendeten Wandschrank untergebracht. 1952 ging die Gruppe an den Aufbau der ersten Ausstellung. Eine H0-Anlage, die vorwiegend aus Industriematerial bestand, wurde aufgestellt, und in einigen Vitrinen zeigten die Modellbauer ihre eigenen Erzeugnisse. Ein Ereignis wurde damals spannend erwartet: Vom Bahnsteig herunter wurde die Zeitungspost in Empfang genommen! Sie enthielt die erste Nummer der damals neuen Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“.

Aus der Mitte der Modellbahngruppe Dresden gingen die ersten Mitarbeiter des Betriebsfeldes der Hochschule für Verkehrswesen und des Verkehrsmuseums hervor. Es ist selbstverständlich, daß sich auch für unsere Arbeitsgemeinschaft die Zusammenarbeit mit diesen Instituten sehr günstig entwickelte.

Ein weiterer Erfolg wurde durch Verhandlungen mit der Rbd Dresden erzielt: Aus den Trümmern einer Ruine rettete man eine große Modellbahnanlage, und 1953 erhielten die Modelleisenbahner den ehemaligen „Königtunnel“ im Bahnhof Dresden-Neustadt zu ihrer Verfügung. Aus dem Direktorfonds finanzierte die Rbd die Erstausrüstung an Werkzeugen. Für die Dresdner Modellbahner gab es Tage und Nächte angestrengter Arbeit. Man konnte sie eifrig putzen, gipsen, malen und scheuern sehen. Durch zwei Leichtwände trennten wir den Tunnel in Vortrags-, Anlagen- und Werkstatt-raum. Mit Eifer gingen wir dann an den Aufbau einer 15 x 2 m großen H0-Anlage. Der aufopfernden Tätigkeit der Dresdner Modellbahner und der Mitwirkung des Verkehrsmuseums Dresden war es zu verdanken, daß am 13. Juni 1953 in eigenen Räumen eine sehr gut besuchte Ausstellung eröffnet werden konnte.

Auch in der folgenden Zeit wurden Ausstellungen veranstaltet. Die gesammelten Erfahrungen kamen uns beim weiteren Ausbau der Anlage zugute. Aus den Mitgliedern kristallisierte sich ein kleiner Stamm her-

aus, der die Arbeitsgemeinschaft mit viel Geduld und Liebe betreut. In gewissen Abständen finden auch gesellige Veranstaltungen mit Angehörigen statt. Neue Mitglieder, besonders Jugendliche, wurden gewonnen. Anlässlich der 750-Jahr-Feier der Stadt Dresden zeigte die Arbeitsgemeinschaft ihre 6. Ausstellung vom 13. bis 21. Juni 1956. Die vom Festkomitee der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung gestellten Mittel erlaubten eine besonders großzügige Ausgestaltung. Der Besucher sah gleich am Eingang eine vollautomatische Modellanlage in der Baugröße 0. Im Vortragsraum wurden die Signale der Deutschen Reichsbahn vorgeführt. An Hand von Modellen konnte sich der Besucher die Signalbilder selbst einstellen. Die Abt. Reiseverkehr hatte eine Sammlung gültiger Fahrausweise zur Verfügung gestellt. Die H0-Modellbahnanlage erglänzte in neuem Gewande. Die Gemeinschaftsanlage wurde von einem außerhalb des Raumes liegenden Stellwerk aus bedient. Ein besonderes Fahrzeug diente als Rundfahrtzug, der die Zuschauer mit der Anlage bekannt machte, während die Erklärungen vom Tonbandgerät gegeben wurden. Damals demonstrierten wir einen Tagesablauf bei unserer Eisenbahn. Unter anderem zeigten wir auch einen Wendezug.

Heute gehören der Arbeitsgemeinschaft 60 Mitglieder aller Berufsgruppen und Altersstufen an. Fleißig arbeiten wir weiter. Eine großzügige Planung sieht vor, das Stellwerk für 6 Lokführer und Fahrdienstleiter auszubauen (Z-Schaltung), die Tonkabine und die Gegensprechanlage zu erweitern, einen Verschiebebahnhof und Gleisanschluß für Transitverkehr nach jeweils aufzustellenden Fremdanlagen aufzubauen. Regelmäßige Betriebsdienstabende sollen alle Mitglieder mit der Unterhaltung und Bedienung der Anlage vertraut machen, dienen aber auch der Erprobung von neuen Schaltungen und Fahrzeugen sowie der Ausarbeitung von Fahrplänen. Arbeitszirkel befassen sich mit der Anfertigung verschiedener Modelle vom Schienenomnibus bis zum Nadelbaum.

Gelegentlich werden Exkursionen veranstaltet und Reichsbahnanlagen besichtigt. Auch mit der Redaktion unserer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ arbeiten wir zusammen, und nicht zuletzt zeigen auch Fach- und Pressefotografen ihr lebhaftes Interesse an den landschaftlichen und technischen Schmuckstücken der Dresdner Modelleisenbahnanlage.

In gemeinsamer Arbeit brachten es die Dresdner Modelleisenbahner zu beispielhaften Erfolgen.

10 Jahre Modelleisenbahn Dresden, 10 Jahre Aufbau, Aufklärungs- und Erziehungsarbeit — und große Zukunftspläne. Nur eins fehlt noch: Vereinigung der Modelleisenbahner, und die wünscht sich die Arbeitsgemeinschaft Dresden im Jahre 1958.

Heinrich Baum

Mit großen und kleinen Eisenbahnen beschäftigt sich Herr Kohlberger aus Fürstenwalde. Bei der Deutschen Reichsbahn versieht er pflichtbewußt seinen Dienst, und in der Freizeit baut Herr Kohlberger seine Modelleisenbahnanlage in der Baugröße H0 (Bilder 1 bis 3).

Den Raum, den seine Modelleisenbahnanlage aufnimmt, teilt Herr Kohlberger mit einem anderen Modelleisenbahner aus Fürstenwalde, mit Herrn Henseler, der für seine Anlage ebenfalls die Baugröße H0 wählte (Bilder 4 bis 6).

Beide Anlagen sind miteinander verbunden worden, so daß sie ohne Schwierigkeit gemeinsam betrieben werden können.

Fotos: A. Delang, Berlin

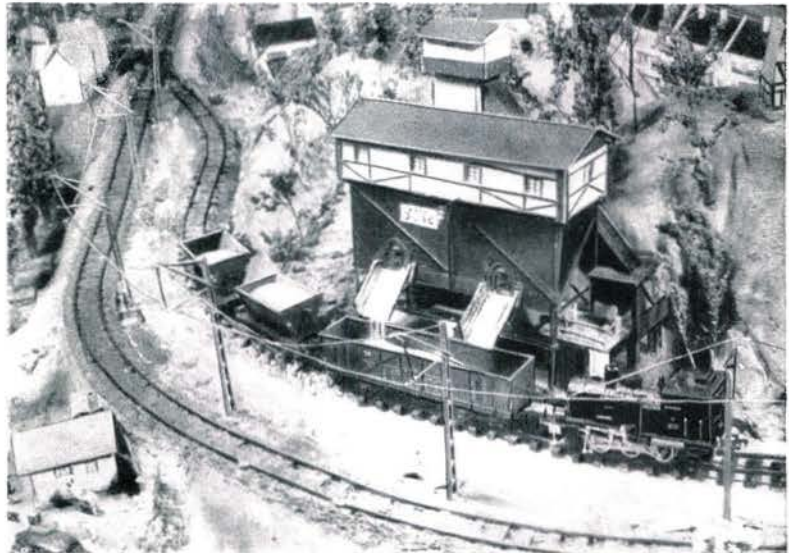


Bild 1 Heller Sonnenschein liegt über der Gleisanlage des Bf Burgstedt. Hinten rechts befindet sich der Lokschuppen mit 7 Ständen.

Bild 2 Das in Betrieb befindliche Kieswerk „Ilse“ wurde nach eigener Idee aus Materialresten gebaut.

Mit großen und kleinen Eisenbahnen



Bild 3 Am Rande der Kleinstadt Burgstedt führt eine eingleisige Nebenbahn vorbei zum Höhenkurort Bergheim und verbindet diese Anlage mit der des Herrn Henseler.



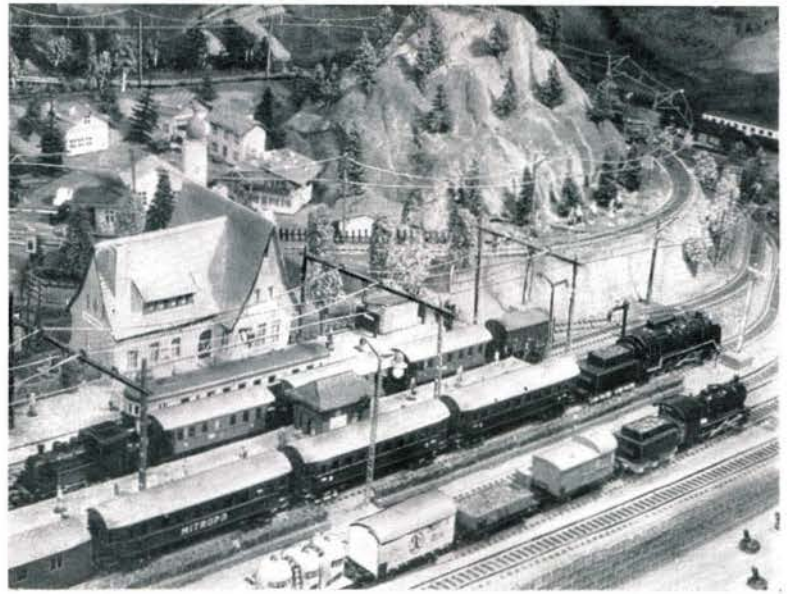
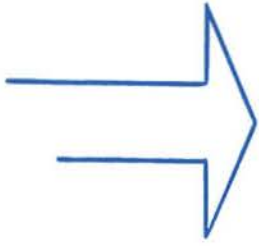


Bild 4 Noch ist die Fahrleitung für den elektrischen Betrieb nicht ganz fertig, aber bald werden die Dampflokomotiven neuen Elloks weichen müssen.

Bild 5 Auf der Bergstrecke hat eine E 63 bereits die Zugförderung übernommen, und die Gleisbauarbeiter freuen sich mit dem Erbauer über diesen technischen Fortschritt.

Bild 6 Eine saubere Arbeit hat Herr Henseler mit diesem Gleisbildstellwerk geleistet. Die geschickt ausgeführte Hintergrundkulisse gibt der Anlage eine gute Tiefenwirkung.



2,4 Millionen DM — eine Station Junger Techniker

„Frohe Fahrt“ wünschte vor einiger Zeit Rosa Thälmann, die Gattin unseres unvergessenen Ernst Thälmann, als die erste fahrbare Station Junger Techniker und Naturforscher mit dem Standort Salzwedel auf seinen Namen getauft wurde. 2,4 Millionen DM Wert verkörpert dieser Zug mit seinen Einrichtungen. Er besteht aus drei Schnellzugwagen, die aus ausgebrannten Wracks wiederaufgebaut wurden. Während der 2 1/2-jährigen Bauzeit sind von Jungen und Mädchen der Altmark insgesamt 4300 freiwillige Arbeitsstunden für die Instandsetzung geleistet worden. Daneben spendeten 27 Betriebe und der VEB Zahlenlotto zusätzlich noch 125 700 DM und ansehnliche Sachwerte. Da nimmt es nicht wunder zu hören, daß in diesem 61 m langen „Blauen Expresß“ ein Fotolabor mit modernen Vergrößerungs- und Kopiergeräten, eine naturwissenschaftliche Innenstation mit Aquarien, Terrarien, Vögeln und Gewächsen, eine elektrotechnische Station, ein Arbeitsraum für Modellbauer, ein Klubraum mit einer Bibliothek, ein Studio für Funk und Film und ein Kinosaal für 70 Kinder untergebracht sind. Ein eingebautes Starkstromaggregat erzeugt die benötigte Elektroenergie. Zur Verständigung mit allen Arbeitsräumen ist im Kommandoraum des Zuges eine Dispatcheranlage eingebaut. Für die ständigen Mitarbeiter sind außerdem drei Wohn- und Schlafräume sowie eine Küche vorhanden. Natürlich fehlt nicht die Sanitätsstube, und sogar an einen 90 cm hohen „Keller“ ist gedacht worden.

Dieser Zug wird jeweils 152 Kindern Gelegenheit geben, ihrer Lust und Liebe zur Technik und zur Natur freien Lauf zu lassen. Damit recht viele Kinder in den Genuß dieser großartigen Einrichtung kommen, wird der Zug in die verschiedensten Orte des Kreises Salzwedel fahren und überall einige Zeit verbleiben. Im Sommer sollen dann die Sitzbänke und Tische in den Arbeitsräumen losgeschraubt und dafür Betten eingebaut werden; denn es ist vorgesehen, in dieser Jahreszeit mit Kindern aus der Altmark in die schönsten Gegenden der Republik zu fahren. Wie wir erfahren, soll auch in absehbarer Zeit eine Modelleisenbahnanlage in dem Zug aufgebaut werden.

An dem Zug entdeckte unser Leser *Bodo Habermann* eine rätselhafte Anschrift (Bild 2). Nach einer Überprüfung stellte sich heraus, daß diese Beschriftung irrtümlich angebracht wurde und ein Aktenzeichen darstellt. Aus einem Schriftstück, mit dem die Bremsberechnung der Fahrzeuge übermittelt wurde, hat man das Aktenzeichen entnommen und aus Unkenntnis angehängt. So entstand jenes Unikum von „Fkbwgp 48“. Die Aussage der Buchstaben und Ziffern zu erläutern,

würde zu weit führen und den Modelleisenbahner auch nicht interessieren.

Interessieren wird aber, daß die richtige Bezeichnung der fahrbaren Station Sdr 8 ü ist und die drei Wagen die Betriebsnummern 800-701, 800-702, 800-703 erhalten. Sdr heißt Sonderfahrzeug und ist das Hauptgattungszeichen. Das Nebenzeichen 8 ü sagt aus, daß der Zug insgesamt 8 Achsen hat (bei drei Wagen müssen demnach zwei Jacobsgestelle vorhanden sein) und mit geschlossenen Übergängen (ü) ausgestattet ist. Die Betriebsnummer setzt sich folgendermaßen zusammen: 800 ist die Zahl für Bahndienstwagen, sie wird Stammnummer genannt. In 701, 702 und 703 (die Ordnungsnummern) bezeichnet die Ziffer 7 die Reichsbahndirektion Magdeburg, in der die Wagen beheimatet sind, und die anschließenden Ziffern geben die Reihenfolge der Wagen an.

Die richtige Bezeichnung wird jetzt wohl schon die falsche Beschriftung an der fahrbaren Station ersetzt haben.

Bild 2

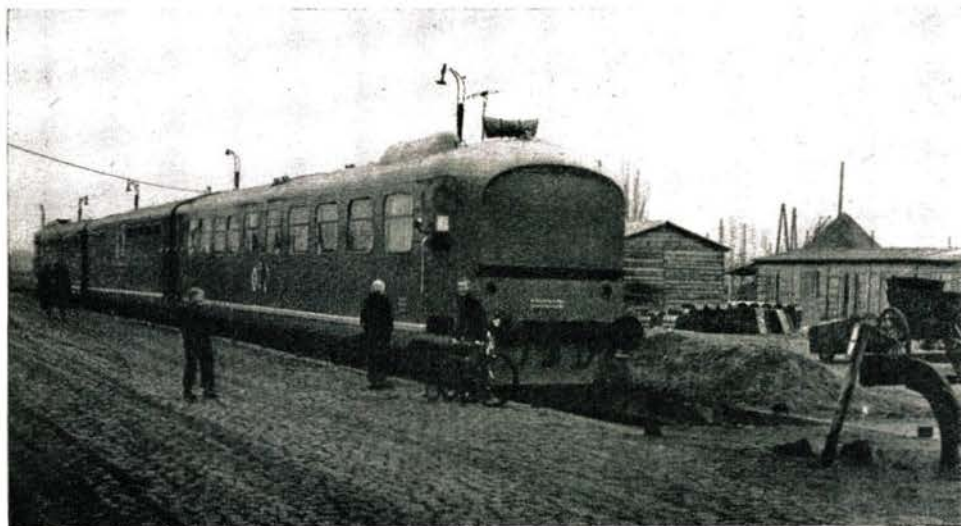


Bild 1 Fahrbare Station der Jungen Techniker und Naturforscher aus Salzwedel. Länge 61 m, Gewicht 92,5 t.

Fotos: Bodo Habermann, Salzwedel

Der erste Akkumulatortriebwagen der ehemaligen Preußischen Staatsbahn (C 3 eaT Pr 06)

Первый аккумуляторный электропоезд Прусской Гос. ж. д. типа C 3 eaT Pr 06.

The first battery car C 3 eaT Pr 06 of ancient Prussian State Railways

Le premier autorail à accus C 3 eaT Pr 06 des anciens Chemins de Fer de l'Etat de Prusse

DK 621.335.42

Der zur Zeit des Entstehens der Eisenbahnen in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts noch sehr geringe Reiseverkehr machte die Verwendung von Zügen, die mit Lokomotiven befördert wurden, oft in hohem Maße unwirtschaftlich. Die Ursache dafür war einmal die kleine Zahl der Reisenden und zum anderen das unverhältnismäßig hohe tote Gewicht, das mit jedem Zug befördert werden mußte. Man suchte daher schon beizeiten nach einem leichten und wirtschaftlichen Fahrzeug.

So entstanden schon bald die sogenannten Dampfwagen, die man als erste Eisenbahntriebwagen bezeichnen könnte. Die erste verbürgte Nachricht stammt aus England. Dort erbaute 1847 der Ingenieur Adams den Dampfwagen „Enfield“. Er bestand im Prinzip aus einer kleinen Lokomotive und einem zweiachsigen Personenwagen, die beide ein gemeinsames Untergestell besaßen. Diese Dampfwagen hatten einen für die damalige Zeit beachtlichen technischen Stand und bewährten sich ausgezeichnet. Sie wurden im Laufe der Jahre noch von anderen Konstrukteuren weiter entwickelt und verkehrten bald auf allen größeren Bahnen Europas und Amerikas.

Der erste deutsche Dampfwagen dieser Art war der im Jahre 1882 von Krauss in München erbaute zwei-stöckige Dampfomnibus.

Zu den Triebwagen könnten im weiteren Sinne auch die leichten Sekundärzüge gerechnet werden, die aus einer leichten Tenderlokomotive und einigen leichten Wagen bestanden. Diese Züge waren in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein auf Nebenbahnen oft gesehenes Verkehrsmittel.

Beide Arten von Triebwagen dienten dem gleichen Zweck, nämlich den Betrieb auf verkehrsschwachen Neben- und Kleinbahnen zu bewältigen und Lücken des Fahrplanes im Nahverkehr auf Hauptbahnen auszufüllen.

Bis um die Jahrhundertwende war der Dampftrieb vorherrschend. Es seien aus dieser Zeit die bekannten Dampftriebwagen der Bauarten Kittel und Stoltze erwähnt.

Die Erfindung des Verbrennungsmotors und die Vervollkommnung des elektrischen Antriebes eröffneten auch für die Triebwagen neue Perspektiven.

Die ersten Triebwagen mit Verbrennungsmotoren und mechanischer Kraftübertragung waren die Daimlerschen Benzinwagen, die um die Jahrhundertwende auf den Strecken der Württembergischen Staatsbahn und der Schweizerischen Bundesbahn verkehrten. Sie waren nur für leichteste Betriebsverhältnisse geeignet. Aus diesen Fahrzeugen entwickelten sich Triebwagen mit Verbrennungsmotoren und elektrischer Übertragung. Man würde heute sagen: Mit ottoelektrischem Antrieb.

Obwohl diese Triebwagen den Dampftriebwagen gegenüber schon manche Vorteile aufwiesen (ständige Einsatzbereitschaft, geringe Betriebskosten usw.) waren sie doch noch mit vielen Fehlern und Mängeln behaftet. Der Verbrennungsmotor war ja kaum erfunden worden und steckte noch mitten in der Entwicklung. So liefen gleichzeitig Versuche mit Triebwagen, deren Antrieb durch Motoren erfolgte, die aus elektrischen Speicherbatterien mit Strom versorgt wurden.

Der erste Wagen dieser Art in Deutschland war der im Jahre 1901 gebaute vierachsige Triebwagen der Pfälzischen Bahn.

Auch die Preußische Staatsbahn entwickelte in diesen Jahren Akkumulatortriebwagen und besaß 1908 bereits 63 Stück dieser Art.

Als erste Versuchswagen wurden im Jahre 1906 in der Hauptwerkstätte Tempelhof fünf dreiachsige Abteiwagen umgebaut und im Frühjahr 1907 in Dienst gestellt.*) Ihr Antrieb erfolgte durch zwei Elektromotoren von je 25 bis 30 PS Dauerleistung. Die höchste Dauer-geschwindigkeit betrug 45 km/h. Die Batterien, deren Kapazität 200 Ampèrestunden betrug und die mit einer Ladung Energie für eine Fahrstrecke von 60 km lieferten, waren unter den Sitzbänken angeordnet. Die geräumigen und bequem zugänglichen Führerstände waren nach der Art der Bremserhäuser an beiden Enden der Wagen erhöht angeordnet. Im hinteren Führerstand fuhr der Zugführer mit. Auf dem Dach befanden sich die Widerstände. Diese Wagen boten 60 Personen Platz und waren im Direktionsbezirk Mainz auf den Strecken Mainz—Oppenheim, Ingelheim—Gauagesheim und Rüsselsheim—Raunheim eingesetzt. Die Wagen bewährten sich im leichten Verkehr, waren aber wegen ihres kleinen Fassungsvermögens und der geringen Geschwindigkeit bald nicht mehr den Anforderungen gewachsen.

Noch im gleichen Jahr wurde von der Waggonfabrik Rastatt ein vierachsiger Triebwagen gebaut, der auf zwei Drehgestellen gelagert war und eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreichte. Er hatte 88 Sitzplätze. Auch bei diesem Wagen waren die Batterien unter den Sitzen angeordnet. Das einzige Exemplar verkehrte im Direktionsbezirk Saarbrücken.

Aus diesem Triebwagen wurden schon im folgenden Jahr die bekannten vierachsigen Doppelwagen entwickelt, deren Batterien in besonderen Vorbauten vor den beiderseitigen Führerständen untergebracht waren. Die beiden kurzgekuppelten Wagen hatten ein Fassungsvermögen von 126 Personen. Die Fahrstrecke mit einer Batterieladung betrug 100 km. Später wurde unter den Batteriekästen noch je eine zusätzliche Laufachse angeordnet.

Nach fünfzig Jahren verkehren heute noch einige Wagen dieser Art.

*) Wahrscheinlich mit den Nr. 201 bis 205.