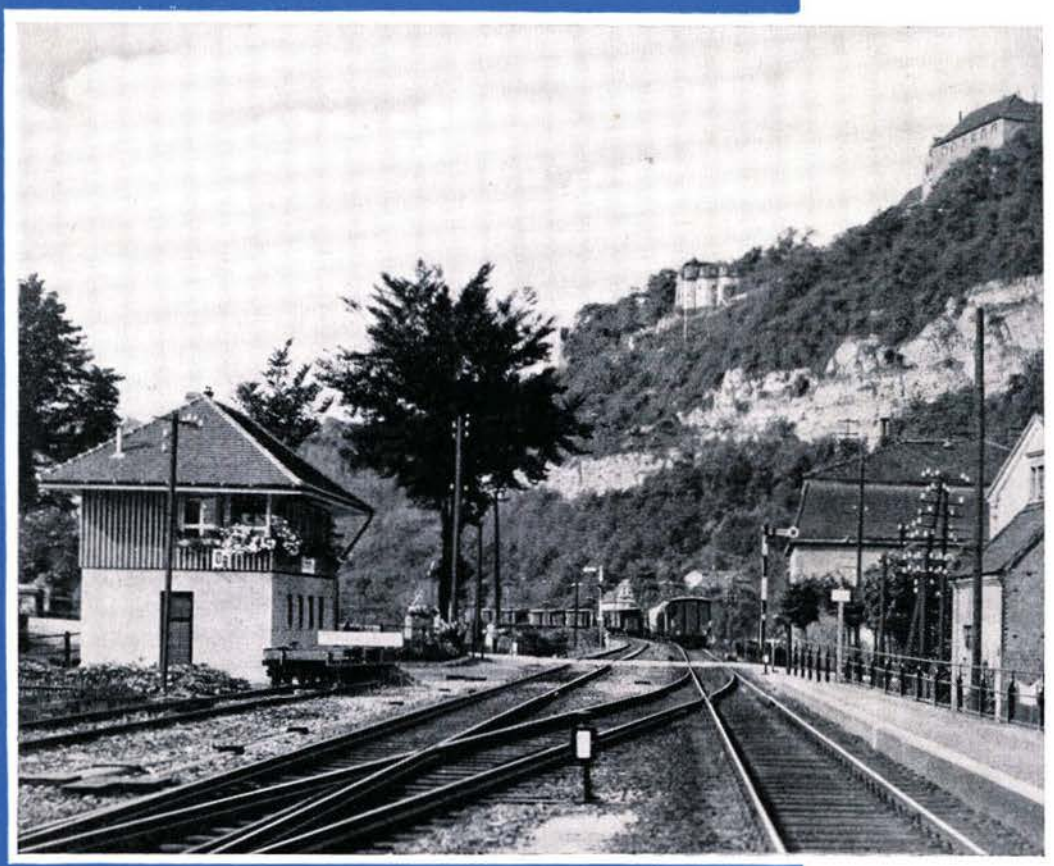
JAHRGANG 6
JULI 1957

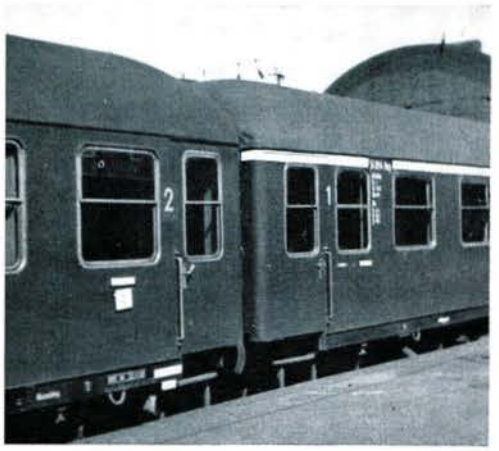
7

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN



Wissen Sie schon . . .

● *daß an mehreren Wagen der Deutschen Bundesbahn die 1. Wagenklasse versuchsweise durch einen hellgelben Streifen unter der Dachkante gekennzeichnet wurde? Dieser Streifen soll bei den immer kürzer werdenden Haltezeiten der Züge den Reisenden das Auffinden der 1. Klasse erleichtern. Unser Bild zeigt zwei Reisezugwagen der Gattungen B4ümg und AB4ümg.*

Foto: J. Claus, Frankfurt/Main

● *daß mit der Einführung des Sommerfahrplanes 1957 durch die weitere Beistellung von Kurswagen in den Richtungen Genua, Zürich, Wien über Passau, Paris, Hoek van Holland, Brüssel und Ostende wesentlich günstigere internationale Verbindungen geschaffen worden sind?*

● *daß am 20. April die offizielle Probefahrt eines neuen Doppelstockgliederzuges, der im VEB Waggonbau Görlitz gebaut wurde, stattfand? Der Wagenzug ist ab Juni dieses Jahres auf der Strecke Berlin—Leipzig zunächst probeweise eingesetzt worden. Einzelheiten über den Gliederzug werden wir demnächst veröffentlichen.*

● *daß die SBB den nicht mehr betriebsfähigen Salonwagen AS 4ü 1002 (Baujahr 1925) den Basler Eisenbahnamateuren B.E.A. zur Verfügung gestellt hat? Die B.E.A. wollen in Anbetracht des bevorstehenden Gotthardbahn-Jubiläums in diesem Wagen eine Modelleisenbahnanlage aufbauen.*

● *daß im Netz der Deutschen Bundesbahn zum Anfang dieses Jahres rund 7800 km Gleis mit Langschienen von 60 bis 1700 m Länge verlegt waren?*

AUS DEM INHALT

Man kann es besser machen! 195

Schwere Loks auf großen Steigungen 197

Wirkungsvolle Motive — geschickt eingestreut 198

Ing. Günter Fromm
Bauplan für Personenwagen der ehemaligen Gattungen BCi Pr 05c, Ci Pr 05a und CCitr Pr 05 (Typ P 23) 199

Ing. Klaus Gerlach
Einzelteile der Dampflokomotive 207

Für unser Lokarchiv
Eine Dampflokomotive mit Einzelachsantrieb — Lok Baureihe 19¹⁰ . 212

Dr. Otto Werder
Die Bezeichnungen der Triebfahrzeuge der schweizerischen Eisenbahnen 217

Titelbild
Bahnhof Dornburg an der Saale

Rücktitelbild
Abendstimmung am Katzenbach.
Ein sehr gut gelungenes Motiv aus der H0-Modellbahnanlage unseres Lesers Harry Schiller, Stuttgart. Foto: Schulz

IN VORBEREITUNG

Karl-Ernst Hertam
Eine Nebenbahn in der Baugröße H0

Gerhard Trost
Eine interessante Bergbahn

Ing. Günter Fromm
Bauplan für Personenwagen der ehemaligen Gattungen C3 Pr 89, CPost3 Pr 92, Pw3 Pr 99a

Dipl.-Ing. Hans Schulze
Die Neubau-Lokomotive Baureihe 23¹⁰ der Deutschen Reichsbahn

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günther Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — 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 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011443. 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 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. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Frohe Ferientage am Werbellinsee ...

... wünschen wir den drei Siegern der Bewertungsgruppe I im Modellbahnwettbewerb 1957, denen die vom Zentralrat der FDJ gestifteten Ferienreisen durch die Entscheidung der Jury am 3. Juni 1957 in Halle (Saale) zugesprochen wurden. Zahlreiche weitere wertvolle Preise wurden an diesem Tage vergeben, und es war für die Wettbewerbskommission nicht immer leicht, die richtige Entscheidung zu treffen. Als Außenstehender habe ich die Überzeugung gewonnen, daß sich alle Mitglieder der Jury die größte Mühe gegeben haben, gerechte Urteile zu fällen. Den Vorsitz der Jury führte der unseren Lesern bekannte Modelleisenbahner Fritz Hornbogen als Vertreter der volkseigenen Industrie.

Am diesjährigen Wettbewerb nahmen 35 Modelleisenbahner der Tschechoslowakischen Republik, der Ungarischen Volksrepublik und der Deutschen Demokratischen Republik mit insgesamt 118 Wettbewerbsarbeiten teil. Bevor die Jury ihre verantwortungsvolle Arbeit aufnahm, wurde zur Bewertung der einzelnen Arbeiten ein Punktsystem vereinbart. Im Höchstfalle konnten hiernach für die Modelltreue 10 Punkte, für die Sauberkeit der Ausführung zusätzliche 10 Punkte und für die Funktionsfähigkeit der mit Antrieb ausgestatteten Modelle weitere 5 Punkte vergeben werden. Ein hervorragendes Modell konnte somit maximal 25 Punkte erreichen. Die von jedem Mitglied der Jury einzeln ermittelten Punkte wurden zunächst ohne Zugehörigkeit der Teilnehmer zu Bewertungsgruppen addiert. Diese Ergebnisse sind dann nach Bewertungsgruppen geordnet worden, um zu vermeiden, daß beispielsweise das weniger gute Modell eines Schülers schlechter beurteilt werden konnte als das gleichwertige Modell eines erfahrenen und älteren Modelleisenbahners. Um von vornherein Fehlurteile auszuschalten, wurde beschlossen, daß die nach Abschluß der Entscheidung der Wettbewerbskommission eingehenden Wettbewerbsarbeiten ausnahmslos nicht in die Wertung einbezogen werden. An dieser Stelle sei noch darauf hingewiesen, daß mehrere Arbeiten eines Einsenders gemeinsam bewertet worden sind. Man kann einem Modelleisenbahner für ein gutes Wagenmodell nicht einen ersten Preis geben, wenn er gleichzeitig ein weniger gut gelungenes Lokomotiv- oder Gebäudemodell vorgelegt hat. Nach den genannten Grundsätzen sind in den einzelnen Bewertungsgruppen folgende Sieger ermittelt und ausgezeichnet worden:

Bewertungsgruppe I (Einzelteilnehmer bis zu 14 Jahren)

1. Sieger	Peter Opelt, Oybin	Eine Ferienreise
2. Sieger	Jürgen Siegert, Köthen	Eine Ferienreise
3. Sieger	Gerd Klinkmann, Berlin	Eine Ferienreise

Bewertungsgruppe II (Einzelteilnehmer 14 bis 18 Jahre)

1. Sieger	Hans-Walter Riedel, Halle	150,— DM
2. Sieger	Michael Günther, Plauen/Vogtl.	100,— DM
3. Sieger	Zbyněk Matějka, Prag	50,— DM

Bewertungsgruppe III (Einzelteilnehmer über 18 Jahre)

1. Sieger	Walter Herschmann, Schmölln	200,— DM
2. Sieger	Kurt Birkholz, Kirchmöser	160,— DM
3. Sieger	Horst Kohlberg, Erfurt 1 Piko-Lok BR 80, 1 Satz Pilz-Gleise und	40,— DM
4. Sieger	Roland Buschan, Heidenau/Sa. 1 Lok BR E 44 in Baugröße 0 von Zeuke & Wegwerth KG	
5. Sieger	Heinz Kohlberg, Sömmerda/Thür. 1 Piko-Lok BR 50, 1 OWO-Modellgebäude	
6. Sieger	Friedrich Busko, Leipzig 1 Piko-Lok BR 50, 2 Auhagen-Baukästen	
7. Sieger	Olaf Herfen, Dresden 1 Piko-Lok BR E 44, 1 OWO-Modellhaus	
8. Sieger	Theo Graf, Plauen 1 Piko-Lok BR E 44, 2 Auhagen-Baukästen	

Bewertungsgruppe IV (Kollektivteilnehmer bis 14 Jahre)

1. Sieger	Station Junger Techniker Limbach-Oberfrohna	200,— DM
2. Sieger	Station Junger Techniker Karl-Marx-Stadt	8 Auhagen-Baukästen

Bewertungsgruppe V (Einzelteilnehmer für Konstruktionen)

1. Sieger	Otto Petrik, Budapest	50,— DM

Bewertungsgruppe VI (Kollektivteilnehmer für Konstruktionen)

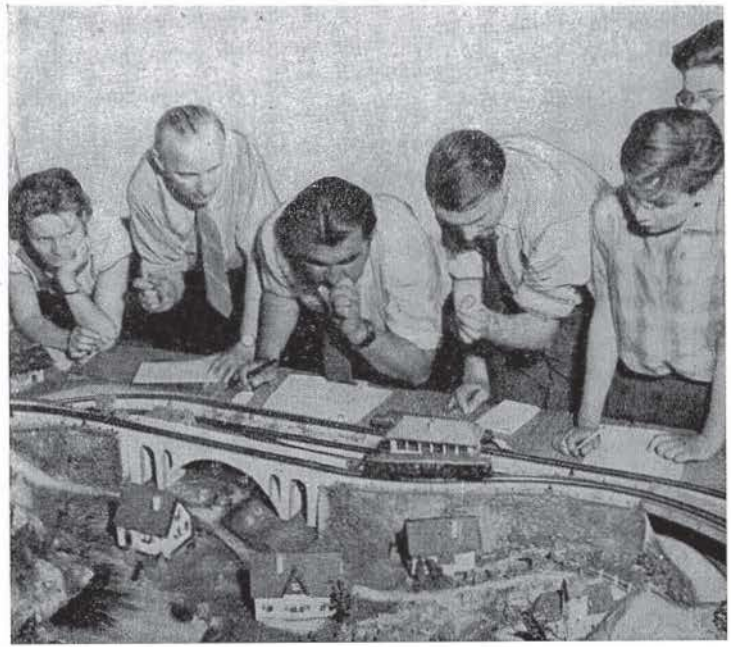
1. Sieger	Petrik/Vásárhelyi, Budapest	50,— DM

Allen Siegern herzliche Glückwünsche zu ihrer Auszeichnung und viel Erfolg bei der Vorbereitung auf den Modellbahnwettbewerb 1958.

Achim Delang, Berlin

Anmerkung der Redaktion:
Die preisgekrönten Modelle werden wir in den nächsten Heften veröffentlichen.

Die Jury bei der Arbeit



In Sonneberg notiert ...

Wir hatten in letzter Zeit den Eindruck, daß die Entwicklung der Piko-Produktion fast zu einem gewissen Stillstand gekommen sei. Um dieser Vermutung nachzugehen, interviewte unser H. R.-Reporter den Werkleiter des VEB Elektroinstallation Oberlind, Herrn Übelhör, in den letzten Apriltagen dieses Jahres.

1. Zum gegenwärtigen Stand der Produktion

Frage: Wann werden die Schaltelemente für Gleisbildstellwerke in den Handel kommen?

Antwort: Den bereits gebundenen Aufträgen des Großhandelskontors für Kulturwaren (GHK) entsprechend ab Oktober 1957.

Frage: Wann werden die Personenwagen Ciuv und das Gleismaterial für den Parallelkreis ausgeliefert?

Antwort: Beides wird produziert und entsprechend der Aufträge des GHK ausgeliefert.

Bild 1 Der neue Piko-Kleinstmotor im Größenvergleich zu einer Streichholzschachtel.

Frage: Werden noch Triebfahrzeuge für Wechselstrom produziert und ist mit der Lieferung von Triebfahrzeugen für den Betrieb mit mittlerer Stromschiene zu rechnen?

Antwort: Seit 1955 werden vom Werk nur noch Triebfahrzeuge mit Gleichstrommotoren abgegeben. Noch im Handel befindliche Wechselstromloks unterliegen der Preisherabsetzung. Im Gegensatz zu den Elloks, die auch für den Oberleitungsbetrieb geeignet sind, werden Triebfahrzeuge für den Betrieb mit mittlerer Stromschiene weder produziert, noch vom Werk aus dazu umgebaut.

Frage: Welche Teile werden nicht mehr produziert?

Antwort: Zunächst sämtliche Teile der ehemaligen Chemnitzer Pico-Produktion mit Spielzeugcharakter, ferner die D-Tenderlok und die Lok Baureihe 55. Eine Neuauflage der letztgenannten Lok mit anderem Motor wäre möglich. Die noch vorhandenen Bestände an Wechselstromtrafos werden im Einzelhandel zu etwa 15,— DM abgegeben. *Ein vorzüglicher Speisetrafo (regelbar) für Signale, Weichen und Gleisbildstellwerke. Die Red.* Das bisher als Piko-Gleis bekannte Gleismaterial mit Holzschwellen wird nur noch vor der Firma Hruska, Glashütte, produziert.

Bei den Piko-Vertragswerkstätten sind folgende Motoren nach wie vor erhältlich: ME 2401/a, ME 2401 Tz 2 mit ca. 1 : 4 untersetztem Stirnradgetriebe und ME 1401 (Topfmotor).

2. In nächster Zeit zu erwartende Erzeugnisse

Frage: Wird gegenwärtig an der Entwicklung neuer Erzeugnisse gearbeitet?

Antwort: In der nächsten Zeit sind nur wenige Neuheiten zu erwarten, da sich die Entwicklungsabteilung des Werkes gegenwärtig mit einer Fülle von Problemen beschäftigt, die eine höhere technische Stufe, eine verbesserte Qualität und die Exportreife der bisher produzierten Erzeugnisse zum Ziele haben.

Frage: Werden in diesem Jahr neue Piko-Fahrzeuge zu erwarten sein?

Antwort: Ja, und zwar die bereits angekündigte Lok der Baureihe 23 im IV. Quartal. Zur gleichen Zeit wird eine H0-Batteriebahn als Spielzeugeisenbahn in den Handel kommen. Mit den für diese Bahn konstruierten Motor (Bild 1) werden voraussichtlich weitere Fahrzeuge ausgerüstet.

Frage: Was ist an sonstigen Zubehörteilen zu erwarten?

Antwort: Für den Modelleisenbahner dürften das neue Schaltrelais (Bild 2) und die Verteilerleiste (Bild 3) besonders wertvoll sein.

*

Der Werkleitung wurden von unserer Redaktion u. a. folgende Vorschläge unterbreitet:

- Man solle die farbige Markierung der verschiedenen elektrischen Anschlüsse an Gleisen, Weichen, Signalen und Stellwerksteilen unbedingt einheitlich vornehmen.
- Wir halten es für angebracht, daß dem Kunden endlich gute und vor allem vollständige Gleispläne mit Schaltplänen in die Hand gegeben werden.

Bild 2 Mit dem neuen Piko-Schaltrelais ist es möglich, zwei Stromkreise mit unterschiedlichen Spannungen zu schalten. Es kann verwendet werden zur Gleisbesetzung, zum Flankenschutz, zur Fahrstraßenabhängigkeit und zur Verwendung einfacher handelsüblicher Dauerstrom- und Lichtsignale als vollautomatische Blocksignale.

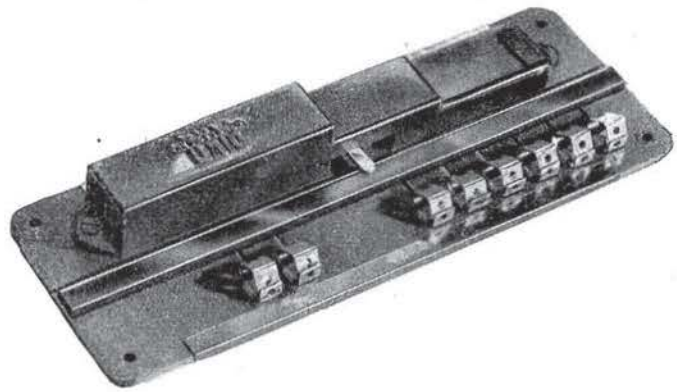
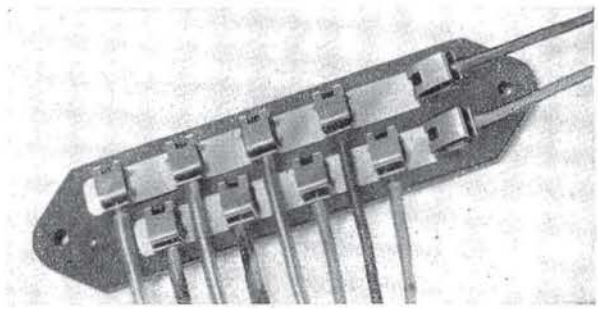


Bild 3 Diese Verteilerleiste eignet sich besonders gut für nicht stationäre Anlagen, da die Drähte weder geschraubt noch angelötet zu werden brauchen. Die Patentklemmen gewährleisten eine sichere Kontaktgabe. Fotos: Hornbogen (1) Delang (2)



man kann es besser machen!

Am 1. September 1952 wurde in der Lehrwerkstatt des Reichsbahnausbesserungswerkes Greisfwald ein „Klub Junger Techniker" gegründet, der sich die Beschäftigung mit einer Modelleisenbahn zur Aufgabe stellte. Über die Arbeitserfolge dieses Klubs berichtete uns der Zirkelleiter Werner Nikolay unter anderem folgendes:

In der Deutschen Demokratischen Republik bestehen in zahlreichen Produktionsbetrieben Klubs Junger Techniker, denen ausschließlich Lehrlinge angehören.

Diese Klubs sollen in erster Linie dazu dienen, neue wissenschaftliche Kenntnisse zu verbreiten und Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten. Als Eisenbahner beschäftigen wir uns in unserer Arbeitsgemeinschaft mit der Anfertigung von Lokomotiv- und Wagenmodellen. Im Mittelpunkt unserer Arbeit steht jedoch seit nunmehr 5 Jahren eine Modelleisenbahnanlage in der Baugröße H0. Anfangs wirkten sich die beengten Raumverhältnisse auf unsere Arbeit nachteilig aus. Unsere 8 m² große Anlage mußten wir in einem 4 × 5 m großen Raum aufbauen. Auch standen uns anfangs keinerlei finanzielle Mittel zur Verfügung. Erst als uns die Werkleitung einen etwa 10 × 13 m großen Raum bereitstellte, der aus Mitteln des Staatssekretariats für Berufsausbildung installiert und mit Werkzeugen und Maschinen ausgerüstet wurde, ging die Arbeit wesentlich besser voran. Wir waren sehr stolz, als wir am 1. Mai 1955 erstmalig mit einer Modellbahnausstellung an die Öffentlichkeit treten konnten. Unser erstes Ziel war erreicht. Zwei Strecken unserer Anlage konnten mit einem Triebwagen und einem Personenzug befahren werden. Die Bezirkspresse berichtete in Wort und Bild anerkennend über unsere Arbeit und die Eintragungen in der Klubchronik haben uns bewiesen, daß wir mit den Erfolgen zufrieden sein konnten.

Unsere Anlage wurde weiter vervollständigt und die Erfolge blieben nicht aus: Sieger in der Arbeit der Klubs Junger Techniker des Bezirks Rostock mit einer Prämie in Höhe von 400,— DM und der Aussicht, die Anlage auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1956 ausstellen zu können.

Wir möchten als Redaktion die Lorbeeren, die die Lehrlinge des Raw Greifswald im Bezirksentscheid erworben haben, keineswegs schmälern. Wir fragen jedoch, ob sie auch mit anderen Modellbahn-Arbeitsgemeinschaften, -zirkeln oder -klubs in Verbindung stehen. Leider konnten wir beispielsweise nicht feststellen, daß sich der Klub Junger Techniker aus Greifswald an einem der in den letzten vier Jahren veranstalteten Modellbahnwettbewerben erfolgreich beteiligt hat. Und das hätte doch bei den genannten Erfolgen möglich sein müssen!

Kommen wir noch einmal auf die einleitende Feststellung des Zirkelleiters zurück. Er hat uns nicht mitgeteilt, ob die Arbeit an der Modelleisenbahn bisher zu irgendwelchen Verbesserungsvorschlägen geführt hat. Daß die Modellbahnanlage, deren Gleisplan im Bild 1 gezeigt wird, zur Verbreitung neuer wissenschaftlicher Kenntnisse dienen kann, möchten wir bestreiten.

Der Volkskorrespondent Karl-Heinz Hernickel aus Greifswald-Eldena berichtete uns u. a. von einer vorbildlichen und mustergültigen Lehranlage, die von den Angehörigen des Klubs in jahrelanger mühevoller Arbeit unter der Anleitung erfahrener Zirkelleiter aufgebaut wurde. Bei der Betrachtung der Modelleisenbahn würde man unwillkürlich von einer Hochachtung dieser großen Leistungen erfüllt werden. Dieses Beispiel zeigt, daß man nur dann ein Fachgutachten abgeben sollte, wenn man in der Modelleisenbahn mehr als ein Spielzeug sieht.

Wir können uns der Einschätzung des Volkskorrespondenten Hernickel nicht anschließen, selbst wenn an der Landschaftsgestaltung nichts zu beanstanden wäre.

Wir sind der Meinung, daß man in Anbetracht der sehr guten Raumverhältnisse und der verfügbaren Mittel eine bessere Gleisanlage hätte schaffen können, und nicht nur drei ineinandergelegte Schienenovale, an denen weder eine Erläuterung der verschiedenartigen Betriebsstellen des Vorbildes noch ein fahrplanmäßiger Betrieb möglich sind. Das Hauptübel liegt also in der mangelhaften Projektierung der Anlage. Uns sind viele Modelleisenbahnen bekannt, denen eine sorgfältig durchdachte Streckenführung zugrunde liegt, obwohl die Erbauer oft keine Berufseisenbahner sind. Um wieviel leichter muß es für Eisenbahner sein, die sich von ihren Kollegen des Betriebsdienstes und des Sicherungswesens der Deutschen Reichsbahn beraten lassen können. Außerdem gibt es zahlreiche Arbeitsgemeinschaften, mit denen der Erfahrungsaustausch gepflegt werden kann. Diese Erwägungen gaben seinerzeit den Anlaß zur regelmäßigen Veröffentlichung der Anschriften von Arbeitsgemeinschaften.

Inzwischen haben wir, abgesehen von den zahlreichen guten Gleisplanvorschlägen, in den Heften 10 und 11/1956 grundsätzlich zu den Problemen der Anlagenplanung Stellung genommen.

Wir wollen mit dieser Kritik keineswegs den Modelleisenbahnern in Greifswald die Freude an der weiteren Arbeit nehmen. Wir würden uns vielmehr freuen, wenn wir in absehbarer Zeit konkrete Unterlagen über eine Neugestaltung dieser Modelleisenbahnanlage erhalten würden.

Dazu möchten wir allen Mitgliedern des Klubs Junger Techniker in Greifswald recht viel Erfolg wünschen.

Fortsetzung Seite 196

Kleine Eisenbahn – ganz groß!

Unter diesem Titel erscheint im IV. Quartal 1957 im Verlag *NEUES LEBEN* Berlin ein reich ausgestattetes Buch von der Modelleisenbahn. Der Verfasser dieses populärwissenschaftlichen Werkes ist Gerhard Trost. Jeweils vom großen Vorbild ausgehend erläutert er umfassend die Grundlagen, den Aufbau und Betrieb der Modellbahnanlagen. Streckenführung, elektrische Ausstattung, Triebfahrzeuge, Reise- und Güterzugwagenpark, Gleisplan und Landschaftsgestaltung werden ebenso behandelt wie der abschnittweise Aufbau, die Errichtung von Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken, das Signalwesen, der Selbstbau von Gleisen und Wagen, die Bedienung und Reparatur von Modellbahnanlagen u. a. m.

In einem der nächsten Hefte werden wir das lang erwartete Buch ausführlich vorstellen. Die Redaktion

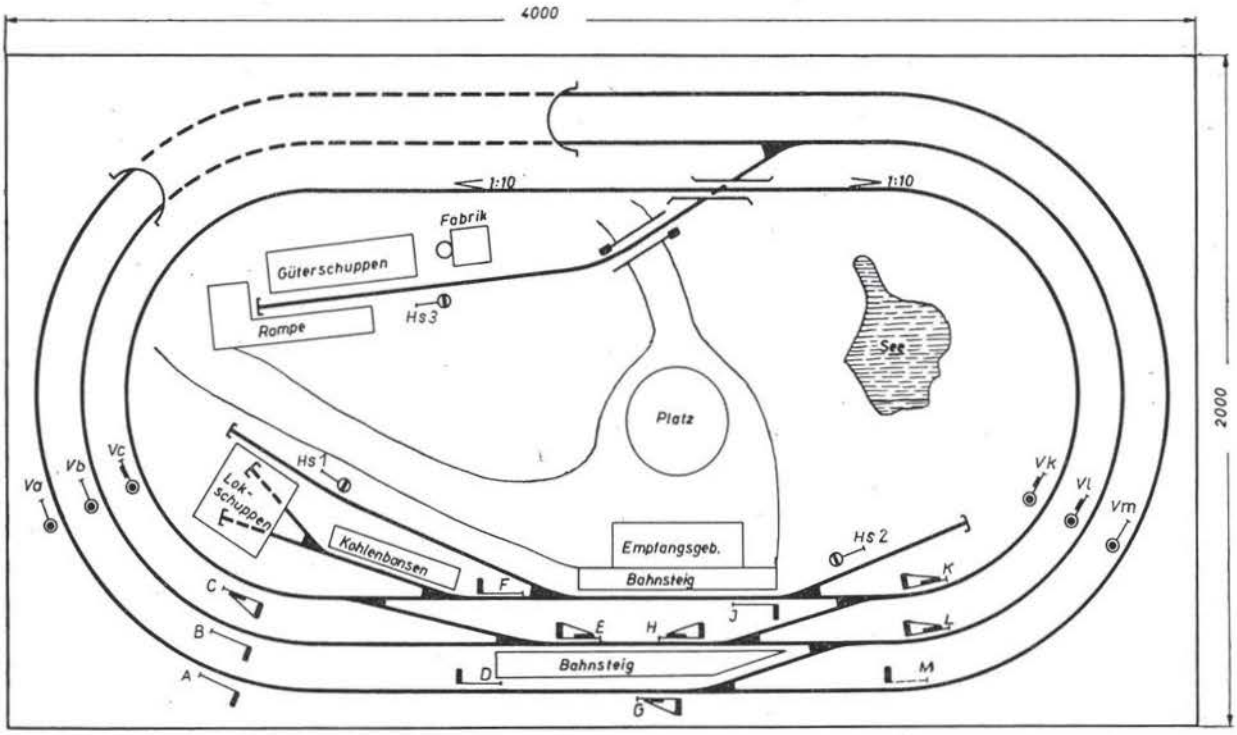


Bild 1 Gleisplan der Modelleisenbahnanlage im Raw Greifswald. Unser Mitarbeiter Ingenieur G. Hentschel von der Deutschen Reichsbahn hat bei der Prüfung der Sicherungsanlagen eine Reihe von Fehlern festgestellt, von denen die wichtigsten nachstehend genannt werden.

1. Bei der Anordnung der Vorsignale sind die im Heft 4/1956, Seite 117, erläuterten Grundsätze zu beachten. Es ist falsch, nur dort Vorsignale mit Zusatzflügel anzuwenden, wo das Hauptsignal auch die Stellung Hp 2 anzeigen kann.

Vorsignale mit Zusatzflügel erhalten grundsätzlich ganze zusammenhängende Streckenabschnitte der Hauptbahnen, wenn die zugelassene Höchtgeschwindigkeit dies erfordert. Der Einheitlichkeit halber erhalten dann sämtliche Vorsignale den Zusatzflügel, auch dann, wenn das dazugehörige Hauptsignal einflüglig ist und den Fahrtauftrag nur mit der Stellung Hp 1 erteilen kann. In diesem Falle ist der Zusatzflügel starr mit dem Vorsignalmast verbunden.

2. Die mit einem zweiten Flügel ausgerüsteten Hauptsignale sind sämtlich als zweiflüglig starr gekuppelte Signale dargestellt, das heißt, daß bei Fahrtstellung nur die Stellung Hp 2 angezeigt werden kann. Zur besseren Durchführung des Zugbetriebes und zur günstigeren Ausnutzung der Gleisanlagen ist es erforderlich, die Signale C, E, G, H und K für die Fahrtstellung Hp 1 und Hp 2 einzurichten, d. h. die Einfahrten der Züge in verschiedene Fahrwege zu ermöglichen.

3. Das Signal L ist nur als einflügliges Hauptsignal auszubilden. Das dazugehörige Vorsignal Vl würde unter Berücksichtigung des 1. Absatzes einen starr befestigten Zusatzflügel erhalten.

4. Bei Einfahrt in den Bahnhof ist vor der ersten Verzweigungsweiche im Abstand des erforderlichen Durchrutschweges das Einfahrsignal aufzustellen (Signal M). Das Signal wurde im Gleisplan nachträglich eingezeichnet.

5. Die Darstellung des Symbols für Signal H ist falsch (Spiegelbild). Kann das Signal nur links des Betriebsgleises aufgestellt werden, so ist die Schachbrettafel (Kennzeichen K 2) erforderlich.

6. Ausfahrsignal F ist zweckmäßigerweise vor der ersten Weiche unmittelbar am Bahnsteigende aufzustellen.

7. Gleissperrsignal Hs 1 darf nur rechts des Gleises aufgestellt werden.

8. Die Gleissperrsignale Hs 1 und Hs 2 sind zur besseren Ausnutzung der nutzbaren Länge der Stumpfgleise auf den Mindestabstand (6 m) zum Gefahrenpunkt der Weichen zu versetzen.

9. Der Gleisanschluß zum Güterschuppen ist als Anschluß auf freier Strecke zu behandeln. Flankenschutz in Form einer Schutzweiche oder Gleissperre ist erforderlich. Signal Hs 3 kann entfallen.

10. Der Flankenschutz aus dem Kohlenbansen- und Lokschuppengleis fehlt. Einbau einer Gleissperre oder die Einrichtung eines Gleissperrsignals ist erforderlich.

Gut geölt ist gut gefahren!

Unser Bild zeigt den Lokführer Hans Köhler, der unseren Lesern aus den zahlreichen von ihm verfaßten Fachaufsätzen, insbesondere den Lokomotivbeschreibungen „Für unser Lokarchiv" bestens bekannt ist.

Der Lokführer H. Köhler hat sich besondere Verdienste um die Entwicklung unserer Fachzeitschrift erworben und die Redaktion jederzeit mit Rat und Tat unterstützt. Bald will Hans Köhler seinem Dampfroß „Lebewohl" sagen und auf eine Ellok umsteigen.

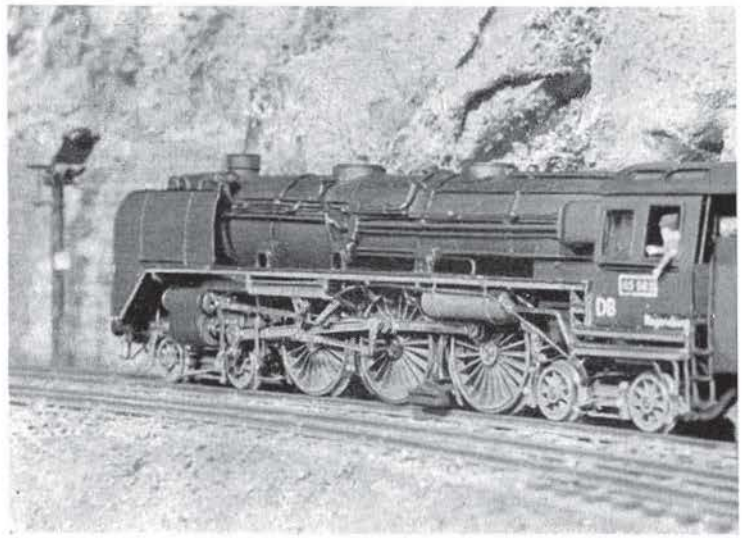
Unserer Redaktion wird er aber weiterhin die Treue halten. Für seine besonderen Leistungen als Lokführer im Bahnbetriebswerk Erfurt P und besonders rührige und erfolgreiche Mitarbeit in der Rationalisatorenbewegung wurde Hans Köhler zum Tag des deutschen Eisenbahners 1957 als Aktivist ausgezeichnet.

In Gesprächen mit unseren jungen Eisenbahnern ist Hans Köhler immer darauf bedacht, ihnen alle Fragen gewissenhaft zu beantworten und sie für den schönen und verantwortungsvollen Beruf des Eisenbahners zu interessieren.

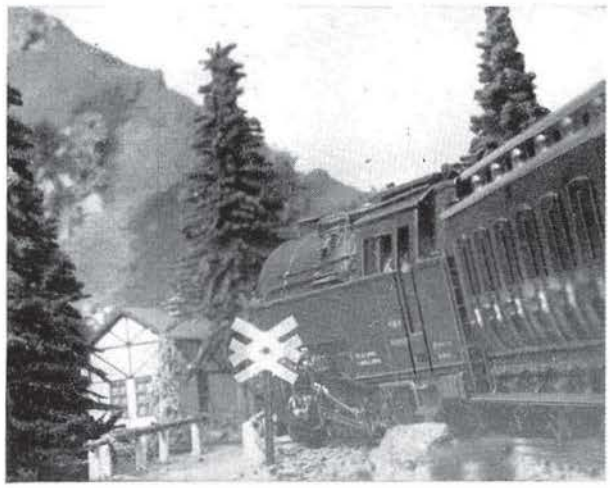
Foto: Schneider, Erfurt

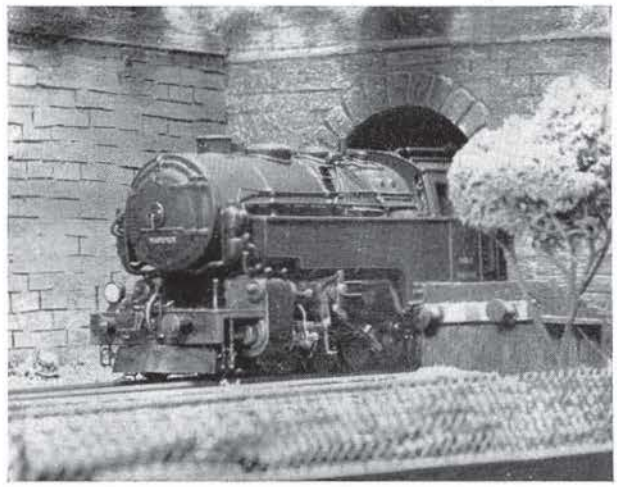
Harry Schiller aus Stuttgart hatte auf seiner H0-Modelleisenbahnanlage große Steigungen eingebaut. Daß zum Betrieb auf diesen Strecken schwere Lokomotiven erforderlich sind, war ihm nur recht, denn solchen widmete er sich mit besonderer Vorliebe. So entstanden unter anderem Modelle einer 1'E1'-Tenderlok (Mammuttype) der ehemaligen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, einer polnischen 1'E1'-Tenderlok und eine 2'C2'-Schnellzuglok der Baureihe 05 entsprechend dem im Jahre 1945 auf den Strecken der DB eingesetzten Vorbilde (ohne Verkleidung mit großen Windleitblechen).

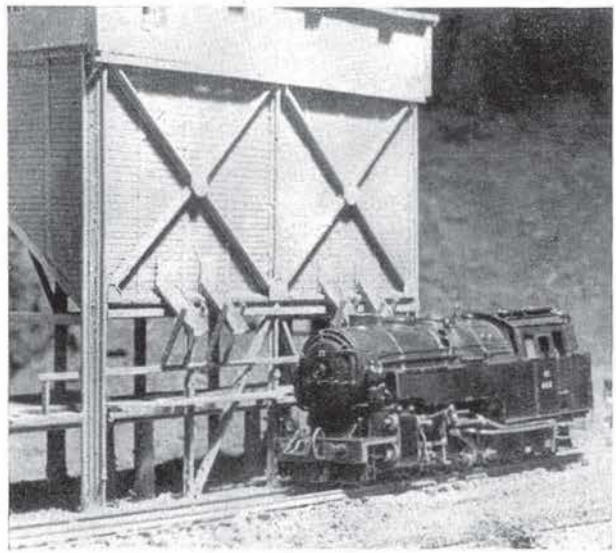
Auf dieser Seite zeigen wir einige Ausschnitte aus der interessanten Modellbahnanlage des Harry Schiller. Weitere Fotos davon werden wir demnächst veröffentlichen. Siehe auch unser Rücktitelbild.



Schwere Loks auf großen Steigungen

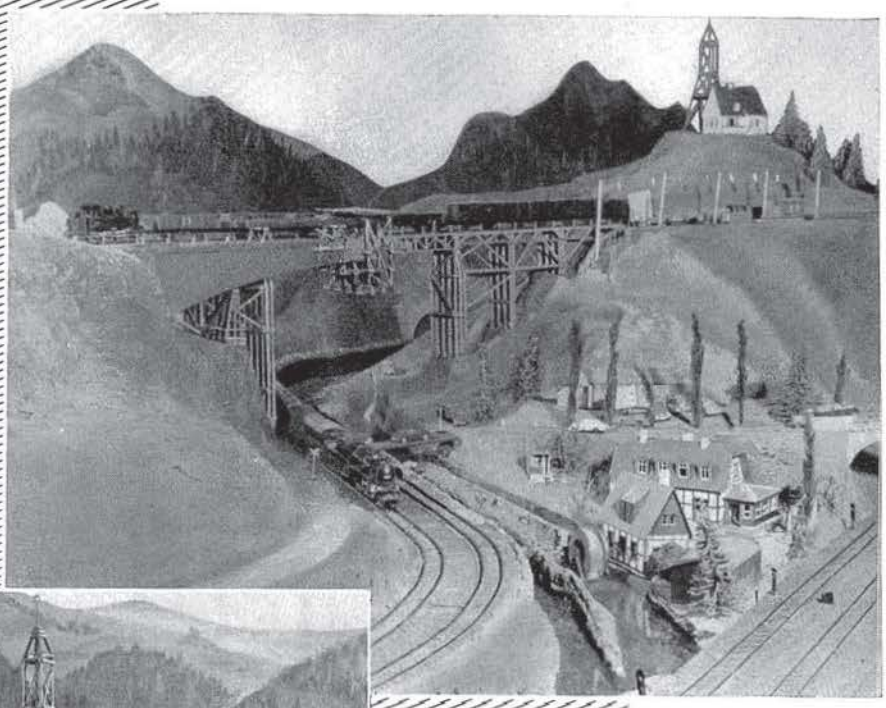


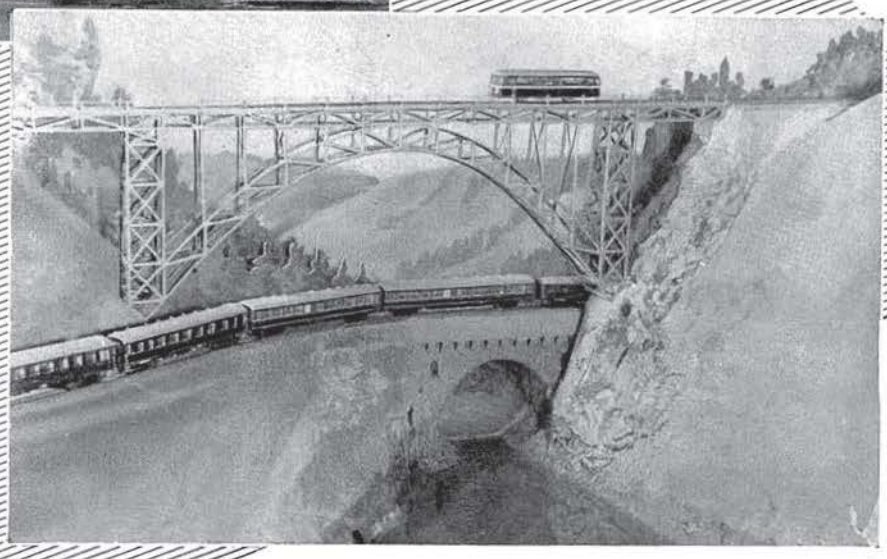




Wirkungsvolle Motive - geschickt eingestreut

Eine Notbrücke mit vorschriftsmäßigem Baugerüst, eine Baustelle mit besonderer Beleuchtungsanlage, ein trigonometrischer Punkt, all das kann man auch heute bei fast jeder längerer Bahnfahrt vom Zuge aus beobachten. Die Bilder auf dieser Seite zeigen, wie die Arbeitsgemeinschaft Modellbahn im Bahnhof Dresden-Neustadt derartige Dinge im Modell nachgebildet und sehr effektvoll in ihre H0-Gemeinschaftsanlage eingebaut hat.





Fotos: G. ILLNER

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

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

DK 688.727.823.1

Viele Modelleisenbahner werden es schon als Mangel empfunden haben, daß das Angebot an Modellfahrzeugen noch verhältnismäßig gering ist. Die wenigen im Handel befindlichen Typen lassen sich kaum zu „echt" wirkenden Modellzügen zusammenstellen. Der Betrieb erfordert oftmals, daß verschiedene Gattungen je nach Bedarf zu einem Zug zusammengestellt werden, wobei man selbstverständlich auf gewisse äußere Übereinstimmung der Wagen achten wird. Diese kleinen Unterschiede im äußeren Bild, wie Fensterteilung und -größe, Plattform oder geschlossener Vorbau usw., sind es ja, die unsere Modellzüge erst echt und vorbildnahe wirken lassen. Es ist verständlich, daß in das Programm der Modellbahnhersteller nicht alle Typen aufgenommen werden können. Aus diesen Erwägungen heraus wurde folgender Bauplan entwickelt.

Es wurden drei verschiedene Wagen ausgewählt, deren Untergestellgrößen gleich sind und die in ihrer äußeren Form zueinander passen. Es sind die Wagen der früheren Gattung BCi Pr 05c, Ci Pr 05a und CCitr Pr 05. Wie die Bezeichnung erkennen läßt, handelt es sich um zweiachsige Wagen mit kleinem Achsstand und geringer Baulänge, die zusammen einen Personenzug ergeben, wie er auf jeder Nebenbahn, aber auch Hauptbahnen verkehren kann.

Stückliste zum Bauplan für Personenwagen der ehem. Gattungen BCi Pr 05c, Ci Pr 05a u. CCitr Pr 05 in Baugröße H0 (heute Typ P 23)

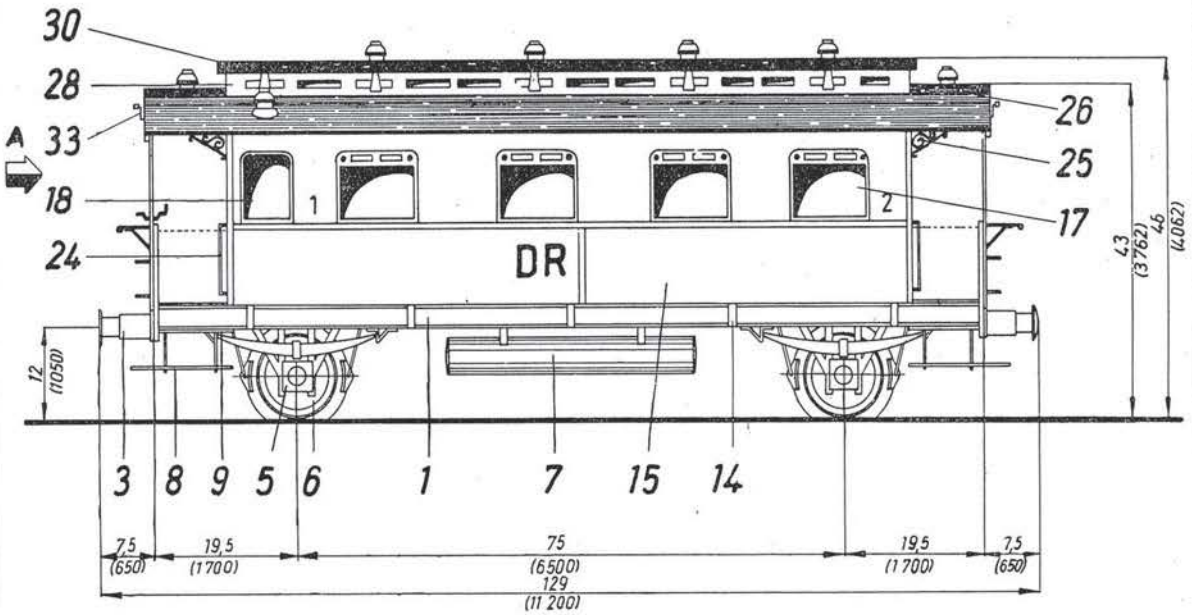
Lfd. Nr.	Stück bei Wagen A	B	C	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	2	2	Längsträger	Blechprofil	2 × 3 × 113 mm
2	2	2	2	Pufferbohle	Blech	27 × 7 × 0,5 mm
3	2	2	2	Paar Puffer	Alu oder Ms.	Handelsüblich
4	2	2	2	Kupplung	nach Wahl	Handelsüblich
5	2	2	2	Achslager	Blech/Polystyrol	Handelsüblich o. n. Zeichnung
6	2	2	2	Radsatz	Polystyrol	Handelsüblich
7	1	1	1	Gaskessel	Rundholz	5 ⌀, 37 mm lg.
8	4	4	4	großes Trittbrett	Blech od. Pappe	14 × 4 × 0,3 mm
9	4	4	4	kleines Trittbrett	Blech od. Pappe	10 × 4 × 0,3 mm
10	2	2	1	Plattformgeländer	Blech	18 × 12 × 0,3 mm
11	2	2	2	Übergang	Blech	7 × 8 × 0,3 mm
12	1	1	1	Handbremse	Draht	0,5 mm ⌀
13	1	1	1	Wagenboden	Pappe	113 × 35 × 0,5 mm
14	10	10	10	Stützwinkel	Pappe	5,5 × 2,5 × 1 mm
15	2	—	—	Seitenwand	Pappe	94 × 22 × 1 mm
16	2	2	2	Stirnwand	Pappe	35 × 28 × 1 mm
17	8	—	—	Fenster	Pappe	16 × 14 × 0,3 mm
18	2	—	—	Fenster	Pappe	12 × 14 × 0,3 mm
19	2	2	3	Türfenster	Pappe	10 × 14 × 0,3 mm
20	2	3	1	Innenwand	Pappe	35 × 28 × 1 mm
21	1	—	—	Innenwand	Pappe	42 × 27 × 1 mm
22	2	—	—	Innenwand	Pappe	25 × 28 × 1 mm
23	1	—	—	Abortwand	Pappe	10 × 27 × 1 mm
24	4	—	2	Handgriff	Draht	0,5 ⌀, 19 gestr. Lg.
25	4	4	2	Verzierung	Draht	0,5 ⌀
26	1	1	1	Wagendach	Pappe	116 × 41 × 0,5 mm
27	2	2	1	Dachspriegel	Sperrholz	35 × 8 × 0,8 mm
28	2	—	—	Oberlichtseitenwand	Pappe	94 × 3 × 0,5 mm
29	3	3	3	Oberlichtstirn- und Innenwand	Pappe	16 × 5 × 1 mm
30	1	—	1	Oberlichtdach	Pappe	96 × 22 × 0,5 mm
31	8	8	8	Entlüfter	Alu oder Ms.	Handelsüblich
32	10	12	10	Entlüfter	Aludraht	1 ⌀, 8 gestr. Lg.
33	4	4	4	Schlußscheibenhalt.	Draht	0,5 ⌀, 10 gestr. Lg.
34	2	2	1	Lampe	Glaskopfstecknadel	2 ⌀, 4 mm lg.
35	—	1	—	Seitenwand	Pappe	92 × 22 × 1 mm
36	—	1	—	Seitenwand	Pappe	92 × 22 × 1 mm
37	—	8	—	Fenster	Pappe	17 × 15 × 0,3 mm
38	—	2	10	Fenster	Pappe	14 × 15 × 0,3 mm
39	—	1	1	Fenster	Pappe	12,5 × 15 × 0,3 mm
40	—	1	1	Innenwand	Pappe	20 × 28 × 1 mm
41	—	1	1	Abortwand	Pappe	35 × 27,5 × 0,5 mm
42	—	4	—	Handgriff	Draht	0,5 ⌀, 14 mm g. Lg.
43	—	4	—	Plattformtür	Blech	28 × 14 × 0,3 mm
44	—	2	—	Oberlichtseitenwand	Pappe	92 × 3 × 0,5 mm
45	—	1	—	Oberlichtdach	Pappe	94 × 22 × 0,5 mm
46	—	—	1	Seitenwand	Pappe	94 × 22 × 1 mm
47	—	—	1	Seitenwand	Pappe	94 × 22 × 1 mm
48	—	—	1	Vorbaustirnwand	Pappe	35 × 28 × 1 mm
49	—	—	2	Vorbauseitenwand	Pappe	25,5 × 9,1 mm
50	—	—	2	Vorbaufenster	Pappe	9 × 14 × 0,3 mm
51	—	—	4	Handgriff	Draht	0,5 ⌀, 14 g. Lg.
52	—	—	1	Handgriff	Draht	0,5 ⌀, 19 g. Lg.

Bauanleitung

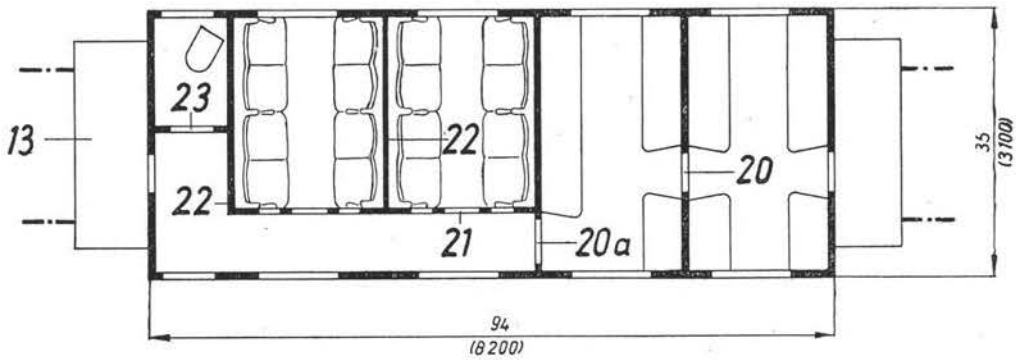
Die einzelnen Teile werden gemäß Stückliste und nach den Zeichnungen Nr. 44.4-Bl. 1 bis 6 auf das angegebene Material übertragen und ausgesägt bzw. ausgeschnitten. Zuerst bauen wir die drei Untergestelle. Die Pufferbohlen werden mit den Puffern versehen und mit den Langträgern zum Rahmen zusammengelötet. Dann werden die Achslagerbrücken zwischen die Langträger gepaßt und angelötet. Die Plattformgeländer werden an die Pufferbohlen, die Übergänge und die Trittbretter an die Langträger bzw. den Wagenboden gelötet oder geklebt. Die Wagenböden werden zuletzt auf die Untergestelle aufgeklebt und die Gaskessel von unten dagegen geleimt. Mit Ausnahme der Wagenbodenoberseite werden die Untergestelle schwarz gestrichen. Nachdem Radsätze und Kupplungen angebracht worden sind, können schon die Wagenkästen aufgebaut werden. Die Arbeitsgänge sollen am Beispiel des Wagens A näher erläutert werden.

Zuerst werden die Außenwände fertiggestellt. Alle Fensterrahmen werden silbergrau (alufarbig) oder rotbraun gestrichen. Die oberen Lüftungsklappen erhalten auch rotbraunen Anstrich. Die Schnittflächen der Fensteröffnungen werden im Farbton der Wände grün gestrichen, die Deckleisten auf die entsprechenden Stellen geleimt und dann die Fenster von innen hinter die entsprechenden Öffnungen geklebt. Dann werden sie mit Hilfe von Zellophan verglast. Wenn die Hangriffe angebracht worden sind, werden alle Wände von innen beigefarbig gestrichen und in getrocknetem Zustand zusammengeklebt. Danach werden die ebenso gestrichenen Innenwände nach der Zeichnung eingebaut. Anschließend kleben wir das Dach auf. Die Dachspriegel werden erst angeklebt, nachdem wir die Haltestangen der Plattformgeländer durch einen Tropfen

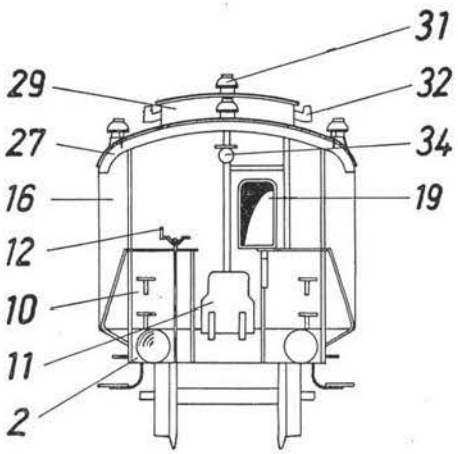
(Fortsetzung auf Seite 206)



Seitenansicht (Wagen A)



Grundriß (Wagen A)



Ansicht A

(Wagen A, B u. C)

Diese Bauplanreihe umfaßt drei verschiedene Personenwagen. Alle Wagen besitzen das gleiche Untergestell. Es sind dies die Wagen der früheren Gattung

BCi Pr 05 c = Wagen A
Ci Pr 05 a = Wagen B
CCitr Pr 05 = Wagen C

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Spur
Gezeichn.	5. April				H0
Geprüft	6. April				
Maßstab 1:1	Personenwagen Ansichten und Grundriß von Wagen A.				Zeichgs. Nr. 44.4 - Bl. 1